1e Année. — N° 526

(Étranger : 60 centimes.)

LA VIE AU GRAND AIR

Dans ce Numéro : **WEYMANN VA DE PARIS A CLERMONT**

LE SAPEUR LATHAM

aux Grandes Manœuvres de Picardie.

(Voir pages 688 à 691.)

ÉDITIONS PIERRE LAFITTE & Cie
JE SAIS TOUT :: FERMES ET CHATEAUX :: FEMINA
MUSICA :: LA VIE AU GRAND AIR :: LIVRES, ROMANS
90, aven. des Champs-Élysées et 9, aven. de l'Opéra.

Abonn. : *France 24 fr. — Étranger 28 fr.*
Les abonnés bénéficient de 2 fr. par an sur les acheteurs au numéro et reçoivent en outre gratuitement les numéros spéciaux et de nombreuses primes dont la liste est envoyée sur demande. Les abonnements d'un an peuvent être payés en deux fois.

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

FLIRT

PARFUM
ULTRA
PERSISTANT

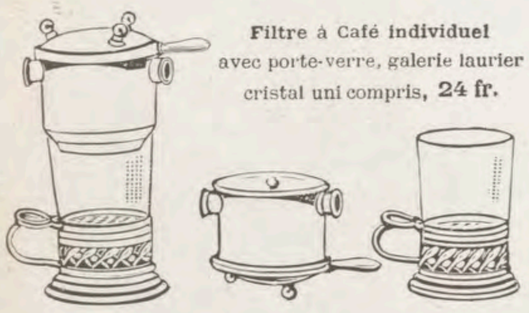
ED. PINAUD

18, Place Vendôme . PARIS

ORFÈVRERIE

"CHRISTOFLE"

MANUFACTURE :
56, Rue de Bondy, **PARIS.**



Filtre à Café individuel
avec porte-verre, galerie laurier
cristal uni compris, **24 fr.**

En Vente chez tous nos Représentants de France et de l'Étranger ; chez tous les Horlogers, Bijoutiers, Orfèvres, etc., etc.

Pour le
TOURISME
comme pour la
VILLE,

VIVE
La 12 ch. 4 cyl

Radiator

Chassis 6,500 fr
Catalogue franco

Bureaux et Usines: 29 Quai National, Puteaux. (Seine)

SUSPENSOIR MILLERET
élastique sans sous-cuisses, 2 fr. 50
POUR HYDROCÈLES, HYDROCÉLES, CAVALIERS
BANDAGES CURATIFS, BAS-VARICES
LE GONIDEC. 13, Rue Etienne-Marcel. PARIS

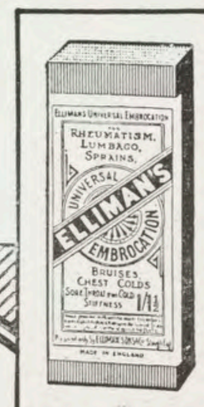
SAGE-FEMME Prend pens., consult. et corresp. (Discret)
MAZET (J.) 142, Boul. Magenta. Paris

Photographie d'Art *FEMINA*
Hôtel de *FEMINA* **BON** de réduction de 5 % sur les tarifs
suffit de présenter ce bon 90, Avenue des Champs-Elysées, pour bénéficier de cette remise.
Les Abonnés ont droit à 10 0/0
(Sur présentation de leur quittance d'abonnement)

COGNAC J.& F. MARTELL

Produit naturel *des Vins récoltés et distillés dans la région de* **Cognac** | **MAISON FONDÉE** en 171

ELLIMAN'S
Embrocation

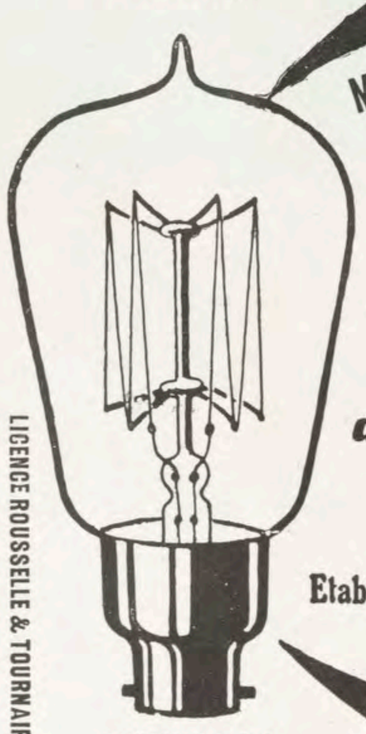


ELLIMAN'S "ROYAL" EMBROCATION
pour les animaux.
Pour foulures, rhumatismes, courbe, suros, éparvin, éponge, capelet, molettes, contusions, chevauchées, meurtrissures, coupures, genoux couronnés, blessures de la selle ou du harnachement, maux de gorge, foulures chez les chiens, crampes chez les oiseaux, etc.

ELLIMAN'S "UNIVERSAL" EMBROCATION
a l'usage des personnes.
Pour rhumatismes, foulures, meurtrissures, lumbago, maux de gorge dûs au froid, rhumes de poitrine, bronchite chronique, crampes, maux de reins, courbature et fatigue du corps après exercice, etc.

ELLIMAN, SONS & Co, SLOUGH, ANGLETERRE.

Exigez sur le verre
le nom et la marque
TANTALE



BREVETEE S. G. D. G.
Indiquer voltage exact

LICENCE ROUSSELLE & TOURNAIRE

MAXIMUM de Lumière. MINIMUM de DÉPENSE
avec la Lampe

TANTALE

LA PLUS ROBUSTE
LA PLUS ÉCONOMIQUE
des lampes à filament de métal
Toutes intensités de 5 à 200 Bougies
Tous voltages 20 à 250 volts

Etablissements **PAZ et SILVA**
55, rue Ste-Anne, PARIS
ET CHEZ TOUS LES ÉLECTRICIENS

Cinq millions de TANTALES vendues en France

GRAISSEZ
VOS MOTEURS AVEC L'HUILE

AUTOUÉLINE

LUBRIFIANT SUPÉRIEUR
ET
ÉCONOMIQUE

Plus de Chevaux boite

Suros, Eparvins, Courbes, V
sigons, Mollettes, Efforts,
SONT GUÉRIS RADICALEMENT
L'ASPLINT
(de Joh **ASKHAM**, de Londres
Indispensable aux chevaux de Chasse, de Selle, d'Armes, de Cou
N'INTERROMPT JAMAIS le TRAVA
Liniment idéal pour chevaux.
Prix : 3 fr. 75 — 6 fr. 50 — 9 fr. 25
En vente : Dr J. RENARD, 142, Av. de Clichy — PAR
Brochure franco sur demande

CHAUFFEURS, CYCLISTES
réparez tous

avec les:
VULCANO-COLL et VULCANO-PLASTIC

---

50 Ans de Succès **LINIMENT GÉNÉA**

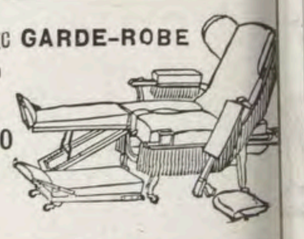
MARQUE DE FABRIQUE

Plus de FEU Plus de TARES

Seul TOPIQ remplaçant le **F** sans douleur ni chut poil. Guérison rapid sûre des ***Boiter Molettes***, Ec ***Foulures***, Vent Engorgements des ja ***Suros***, Eparvins
DÉPÔT : 165, Rue St-Honoré, Paris et dans les Princip. Pharma

---

AUTOMOTEUR AVEC GARDE-ROBE
DUPONT
10, Rue Hautefeuille, 10
PARIS (VIe)
Téléphone 818-67
Envoi Franco du Catalogue
AUCUNE SUCCURSALE



SAVON BELFLOR
L.T. PIVER
PARIS

SAGE-FEMME 1re cl. *Pensionnaires toute époq*
BARLET, 112, rue Réaum
Beauté des Seins, Epilation, Obésité. — *Renseignements gra*

RELIGIEUSE guérit enfants urinant au l
Écrire, Maison BUROT, no 26 (Nante

Tous droits de reproduction et de traduction sont réservés pour tous pays. Copyright in U. S. A. by Pierre Lafitte et Cᵉ, September 17 th 1910.

La Vie au Grand Air

ABONNEMENTS :
France, 24 francs. — Étranger, 28 francs.
Changement d'adresse : 0 fr. 75
Les abonnés bénéficient de 2 fr. par an sur les acheteurs au numéro et reçoivent en outre gratuitement les numéros spéciaux et de nombreuses primes dont la liste est envoyée sur demande.
Les abonnements d'un an peuvent être payés en deux fois.

17 Septembre 1910 — N 626
ÉDITIONS PIERRE LAFITTE & Cie
Direction et Rédaction : 90, av. des Champs-Élysées. Paris — Tél. 528-64-66-68
Salle d'exposition : 9, avenue de l'Opéra.
Messageries : 56, avenue du Maine.
Publicité : HUGUET-MINART & Cie, 11, boulevard des Italiens.

PUBLICITÉ
Pages d'Annonces, la ligne .. .. 2 fr.
La page .. .. 600 fr.
Encartage .. .. 750 fr.

CHAVEZ DESCEND DE SON APPAREIL APRÈS SON RECORD DE LA HAUTEUR (1)

Morane ne sera pas resté longtemps titulaire du record de la hauteur : ce record envié vient, en effet, de lui être ravi par Chavez. Vendredi dernier, le jeune aviateur s'élevait à Issy-les-Moulineaux, et, passant à travers les nuages, s'éloignait, montant toujours du côté de Versailles. Il ne se décida à rejoindre le sol que lorsque l'aiguille de son baromètre lui indiqua 2.600 mètres. Corrections faites, son record fut homologué à 2.562 mètres, soit 41 mètres plus haut que celui de Morane.

(1) Voir page 681.

LE VOL AUX GRANDES ALTITUDES

Dans quelles conditions se trouve un aéroplane muni d'un moteur à explosions, à 3.000 mètres de hauteur? C'est ce que notre collaborateur étudie dans cet article.

Au lendemain de l'envolée sensationnelle de Chavez à 2.600 mètres, à la veille de la compétition qu'entraînera la traversée des Alpes, il convient d'examiner d'un peu près l'effet produit sur la marche d'un aéroplane par la raréfaction de l'air.

Cet effet est loin d'être négligeable. Il se manifeste de façons différentes sur les divers organes de l'appareil. Nous allons étudier séparément son action : 1° sur le moteur ; 2° sur l'hélice ; 3° sur la voilure, et chercher à tirer des conclusions d'ensemble de chacun des résultats particuliers.

Le moteur. Nous avons eu déjà l'occasion ici-même de parler du « *mal des montagnes* » des moteurs d'automobile (1). Reprenons brièvement le problème.

L'air, gaz pondérable, diminue de densité quand l'altitude augmente. A 5.500 mètres son poids spécifique n'est plus que la moitié de ce qu'il est à la surface du sol, à 11.000 mètres le 1/4, etc. Ces altitudes sont loin encore d'être atteintes par les aéroplanes. On en est actuellement à 2.600 mètres. A cette hauteur, la pression de l'air est d'environ 560 millimètres de mercure. Prenons le chiffre 500 millimètresqui correspond, il est vrai, à une altitude un peu plus élevée (3.000 mètres environ), mais qui peut être atteinte d'un jour à l'autre.

La pression normale au niveau de la mer est 760 m/m. La pression à 3.000 mètres est donc sensiblement les 2/3 de la tension normale.

Pour bien nous rendre compte de l'influence de la dépression sur la marche du moteur, suivons pas à pas la cylindrée depuis son entrée dans la trompe du carburateur jusqu'à son arrivée à l'extrémité du tuyau d'échappement.

CARBURATION. — La carburation va être troublée : la quantité d'essence aspirée est fonction, en effet, non pas de la pression absolue de l'air, mais de la différence des pressions à l'amont et à l'aval du gicleur. Cette différence et, partant, le débit du gicleur, vont rester sensiblement constants. La masse du gaz aspiré diminue dans le rapport de 3 à 2. La carburation va donc être trop riche.

On pourra d'ailleurs y remédier en ouvrant plus largement la prise d'air additionnel ; mais, alors, force sera d'abandonner les carburateurs purement automatiques.

Notons d'ailleurs que le défaut est le même pour les moteurs sans carburateur, où l'essence est distribuée par une pompe ; le débit doit en être réglable.

COMPRESSION. — Notre mélange pénètre dans le cylindre, où il va être comprimé.

Admettons que le taux de la compression normale du moteur soit de 6 kilos. L'air admis à l'origine n'étant plus à une pression de 1 kilo, mais seulement de 2/3 de kilo, la compression finale ne sera plus que de $6 \times 2/3 = 4$ kilos. Le rendement va s'en trouver très fortement affecté et diminué dans le rapport de 25/33, soit environ 3/4. La puissance en diminuera d'autant. Si bien qu'un moteur donnant 50 chevaux à la surface du sol n'en donnera plus que 38 à 3.000 mètres.

A cela, rien à faire, ou pas grand'chose, pour le moment du moins. Il est probable qu'un avenir assez proche verra éclore le moteur à compression variable *pendant la marche*, qui, seul, pourra être exempt de cette cause d'infériorité.

ALLUMAGE. — Les mélanges explosifs s'enflamment d'autant plus rapidement qu'ils sont plus comprimés. Notre mélange va donc nécessiter, pour une combustion complète, une variation notable du point d'allumage. D'où la nécessité d'une avance variable pour les moteurs des aéroplanes appelés à planer aux hautes altitudes.

(1) Voir le *Tourisme en montagne*, n° 564.

Rien à dire de l'explosion, ni de l'échappement : de ce côté, tout va se passer normalement.

Quant au refroidissement, il va être troublé, lui aussi, quoique dans une faible mesure. Si le moteur est refroidi par l'air seul, il paraît évident qu'il va chauffer : l'air, étant moins dense, lui enlèvera dans le même temps moins de calories.

L'effet sera d'autant plus sensible que le rendement aura déjà diminué par ailleurs : le nombre de calories à enlever devenant alors plus grand. Mais il convient de remarquer que, la cylindrée diminuant, cet effet sera notablement atténué. Il est aisé de s'en rendre compte.

Supposons, pour fixer les idées, que, sur le sol, l'essence brûlée en un temps donné dégage 100 calories, le rendement du moteur étant 0.30. Il y aura donc 30 calories transformées en travail, 35 emportées à l'échappement, 35 emportées par l'air. A 3.000 mètres, dans le même temps, l'essence brûlée (si la carburation reste normale) ne dégagera plus que $100 \times 2/3 = 66$ calories. Le rendement, diminué d'un quart, ne sera plus que de $0{,}30 \times 3/4 = 0{,}22$; donc 14 calories seulement seront transformées en travail. Il en reste 52, dont 26 s'en iront à l'échappement, 26 dans l'air. Le moteur chauffera-t-il ? Il est facile de s'en rendre compte : tout à l'heure, l'air emportait en un temps donné 35 calories ; il a maintenant une densité qui n'est plus que les 2/3 de la densité primitive. Le rapport des chaleurs spécifiques est le même. A température égale, la chaleur emportée ne sera plus que de $35 \times 2/3 = 23$ calories, au lieu de 26 : chiffres très voisins, comme on le voit ; le moteur chauffera donc un peu, mais d'une façon négligeable.

Les mêmes conclusions s'imposent pour un moteur refroidi à l'eau, puisque, dans ces cas encore, l'air est toujours le dernier véhicule de la chaleur. Il y a seulement lieu de faire attention à ce que l'eau ne se mette pas à bouillir, sa température d'ébullition à 3.000 mètres n'étant pas la même qu'au niveau de la mer.

LA PUISSANCE. — Quelle sera finalement la puissance du moteur ? Reprenons comme exemple le moteur de 50 chevaux. Deux causes vont faire diminuer cette puissance :

1° Cylindrée réduite dans le rapport de 1 à 2/3 ;

3e Rendement réduit dans le rapport de 1 à 3/4.

Un moteur de 30 chevaux n'aura donc plus qu'une puissance de

$$50 \times \frac{2}{3} \times \frac{3}{4} = 25 \text{ chevaux},$$

c'est-à-dire juste la moitié.

Le remède ? Il est aisé de le déduire des considérations qni précèdent.

Il faut faire en sorte que la cylindrée *utile* ne soit pas réduite ; pour cela, à moins d'installer à l'entrée du carburateur un turbo compresseur (ce qui serait peut-être, en somme, la meilleure solution) il faut nourrir le moteur en oxygène.

Pour maintenir le bon rendement, il faudra augmenter la compression au fur et à mesure que l'on s'élèvera, d'où complication évidente du moteur. La solution qui consiste à comprimer l'air à l'entrée du tuyau d'admission serait donc plus complète, et finalement plus simple.

L'hélice. L'hélice, se mouvant dans un air plus fluide, donnera, à vitesse constante, une poussée moindre. Pour maintenir à cette poussée une valeur convenable, il faudrait donc, ou bien employer les hélices à pas variable, ou bien augmenter leur vitesse de rotation.

C'est généralement cette solution qui s'imposera, d'une façon automatique en quelque sorte. Le moteur, en effet, trouvant moins de résistance, aura une tendance à l'emballement. De là, une condition à remplir pour le moteur : sa caractéristique devra présenter à son sommet une faible courbure, pour que la puissance reste sensiblement constante, à des régimes variables.

La sustentation. L'étude exacte de l'influence de la raréfaction de l'air sur la sustentation et la propulsion nous entraînerait à de longs calculs qui ne sont pas de mise ici. Nous nous contenterons de donner les résultats, en indiquant seulement le *sens* des variations des grandeurs, sans aucune prétention à une exactitude rigoureuse.

On peut concevoir de la façon suivante la sustentation d'un aéroplane : les surfaces portantes prennent appui sur l'air, dont chaque molécule réagit sur elles. La résultante de ces réactions est la force portante. Si donc on vient à raréfier l'air, ou, ce qui revient au même, à diminuer le nombre de molécules qui contribuent à soutenir l'appareil, la force portante va diminuer. Le poids de l'appareil restant constant, cette force doit aussi rester constante. On devra donc, soit augmenter la réaction de chaque molécule, soit augmenter le nombre des molécules qui viennent frapper, en un même temps, les toiles de l'appareil.

D'où les deux solutions : 1° augmenter l'angle d'attaque ; 2° augmenter la vitesse.

La deuxième solution est évidemment plus intéressante. Pour une sustentation égale, les rapports des vitesses à 3.000 mètres et au niveau de la mer, serait de $\frac{1}{\sqrt{\frac{2}{3}}}$ soit environ 1,2.

La propulsion. Il est intéressant de voir la valeur que prend dans ce cas la composante horizontale, ou *traînée*. La vitesse ou l'angle d'attaque augmentant, il semble qu'elle devrait augmenter. Mais cette traînée est fonction de la densité de l'air. Celle-ci diminuant, elle diminuera.

D'autre part, la résistance de l'air appliquée aux parties inertes de l'apppreil (fuselage, moteur, corps de l'aviateur, etc.), va diminuer aussi avec la densité de l'air.

Des expériences précises pourraient seules fixer nettement ce point, qu'on pourrait aussi élucider par le calcul, au moins approximativement. Il semble, d'ailleurs qu'en définitive, la *traînée* ne doive pas varier beaucoup.

En résumé, aux grandes altitudes, la puissance du moteur diminue. Pour se maintenir, il faudra augmenter ou la vitesse, ou l'angle d'attaque, l'hélice tournant aussi plus vite.

Un moteur disposant d'un excédent de puissance est donc indispensable : d'autant plus que le travail dépensé dans la montée est loin d'être négligeable : l'ascension d'un appareil pesant, tout monté, 500 kilogrammes, de 0 à 3.000 mètres, nécessite la dépense de

$500 \times 3.000 = 1.500.000$ kilogrammètres.

Si l'appareil met une demi-heure pour effectuer l'ascension, la puissance nécessaire pour vaincre la pesanteur n'est pas inférieure à onze chevaux, abstraction faite naturellement de celle qui assure la propulsion et la sustentation.

Le pilote. Enfin, l'expérience hardie de Chavez a montré qu'il fallait encore tenir compte de l'influence de la raréfaction de l'air sur le pilote lui-même. On ne passe pas impunément en quelques minutes (la descente de Chavez dura environ huit minutes, de 2.600 mètres à zéro. Des bourdonnements d'oreilles, des nausées, un malaise analogue au mal de mer, sont les conséquences d'une telle variation brusque de pression.

Au point de vue physiologique, la descente brusque est d'ailleurs moins dangereuse qu'une montée trop rapide : tout le monde connaît les accidents auxquels sont sujets les plongeurs qui remontent trop vite à la surface de l'eau : les gaz dissous dans le sang s'échappent brusquement, causant des troubles graves dans la circulation, parfois même la mort.

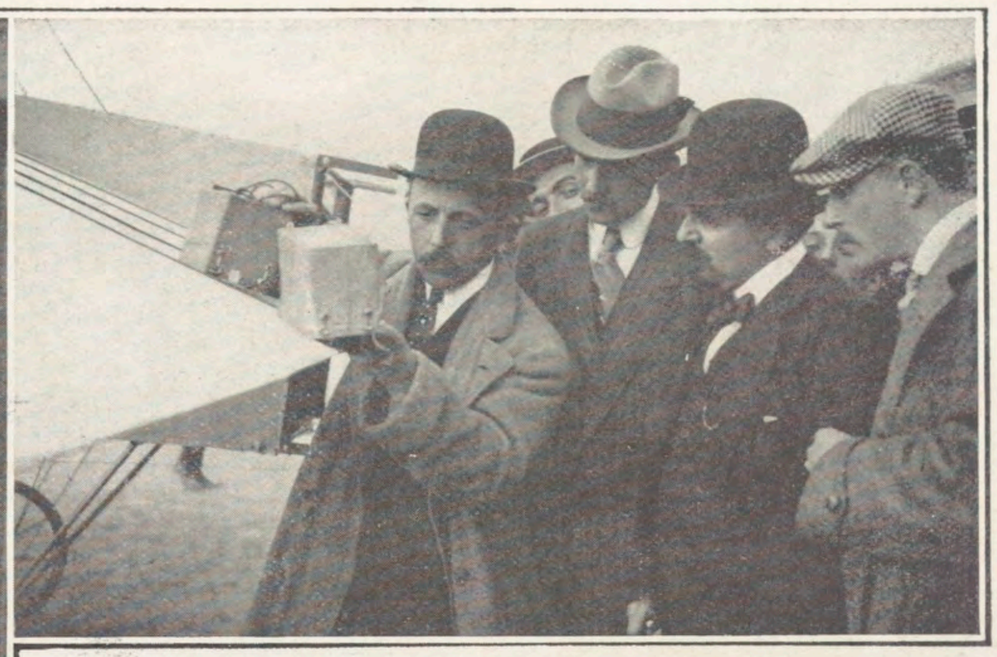
Nous n'en sommes pas là pour l'aéroplane, puisque la pesanteur s'oppose aux ascensions trop rapides. A quelque chose malheur est bon.

H. PETIT.

CHAVEZ BAT LE RECORD DE LA HAUTEUR

Chavez à sa descente félicité par Duray.

A peu près remis de sa terrible chute de Vérone, l'excellent conducteur Duray accompagne dans ses déplacements Chavez, dont il est l'ami.

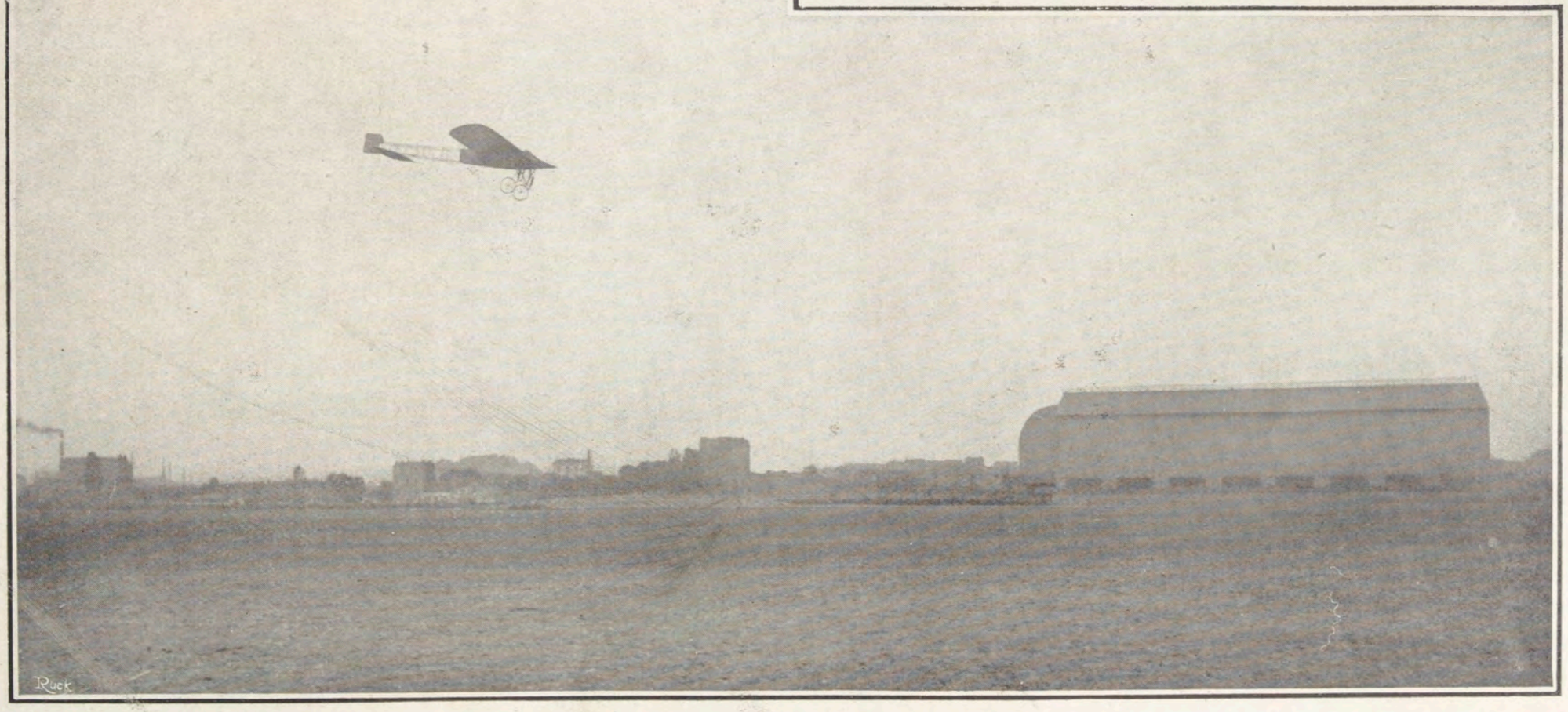


Les commissaires examinent le baromètre.

Les commissaires de l'Aéro-Club, MM. Tissandier, Fournier et Besançon, constatent que le record de Morane est battu.

La foule sur les fortifications.

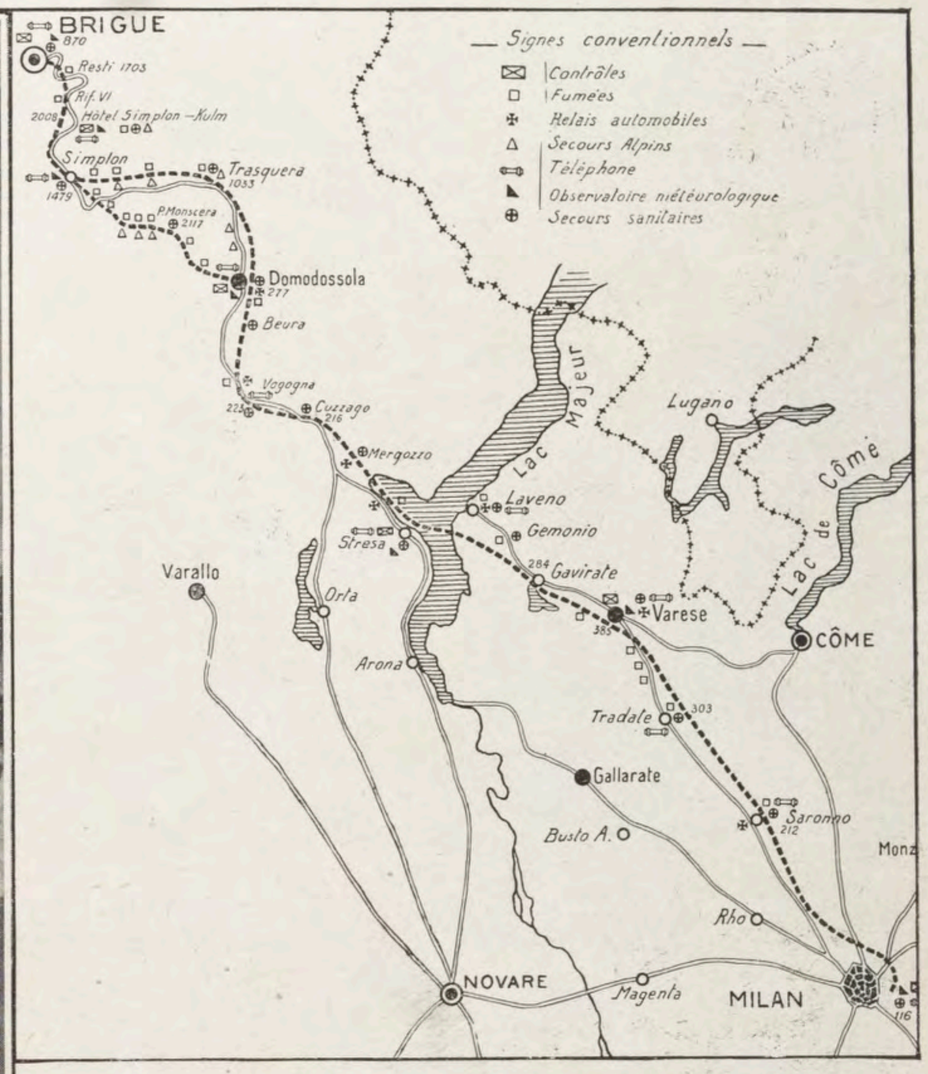
Le public est toujours aussi nombreux qu'aux premiers jours de l'aviation. Et toutes les belles performances sont frénétiquement applaudies.



Chavez descend en vol plané de 2.600 mètres.

Quand il fut convaincu d'avoir battu le record, Chavez, qui commençait à avoir, malgré ses gros gants, les mains engourdies, se décida à rejoindre Issy. Il commença à descendre en vol plané, mais en fermant les gaz, pour ne pas voir se renouveler l'incident de Morane. Néanmoins, l'huile commençait à figer dans les cloches, quand il rentra dans les couches plus chaudes de l'atmosphère. Détail technique : Magnéto Bosch.

LA TRAVERSÉE DES ALPES



Le chemin que suivront les aviateurs.
Comme l'indique cette carte, après le col du Simplon, deux chemins s'ouvrent aux aviateurs qui, tous deux, aboutissent à Domo-d'Ossola. A gauche un panorama du massif du Simplon.

QUAND paraîtront ces quelques lignes, cinq des plus hardis hommes-oiseaux seront au pied des Alpes, n'attendant que le signal pour s'élever au-dessus de la formidable barrière qui sépare la Suisse de l'Italie. Leurs noms ne sont pas encore désignés à l'heure actuelle. Chavez, Weymann, de Lesseps, Aubrun, Cattaneo sont les plus probables. Les trois premiers sont des partants certains. Ce ne sera pas une lutte banale que la rencontre, à plus de 2.000 mètres d'altitude, du recordman de la hauteur et du héros de Paris-Clermont-Ferrand.

F.-A. W.

Le lac Majeur et l'Isola Bella.
Les concurrents passeront au-dessus du lac Majeur, au droit des îles Borromées, dans un des plus beaux paysages du monde.

Photographies de nos envoyés spéciaux.

DE PARIS A CLERMONT PAR LES AIRS

IMPRESSIONS D'UN PASSAGER

Charles Weymann.

Né à Port-au-Prince le 2 août 1889 : le héros de Paris-Clermont est donc un de nos plus jeunes aviateurs.

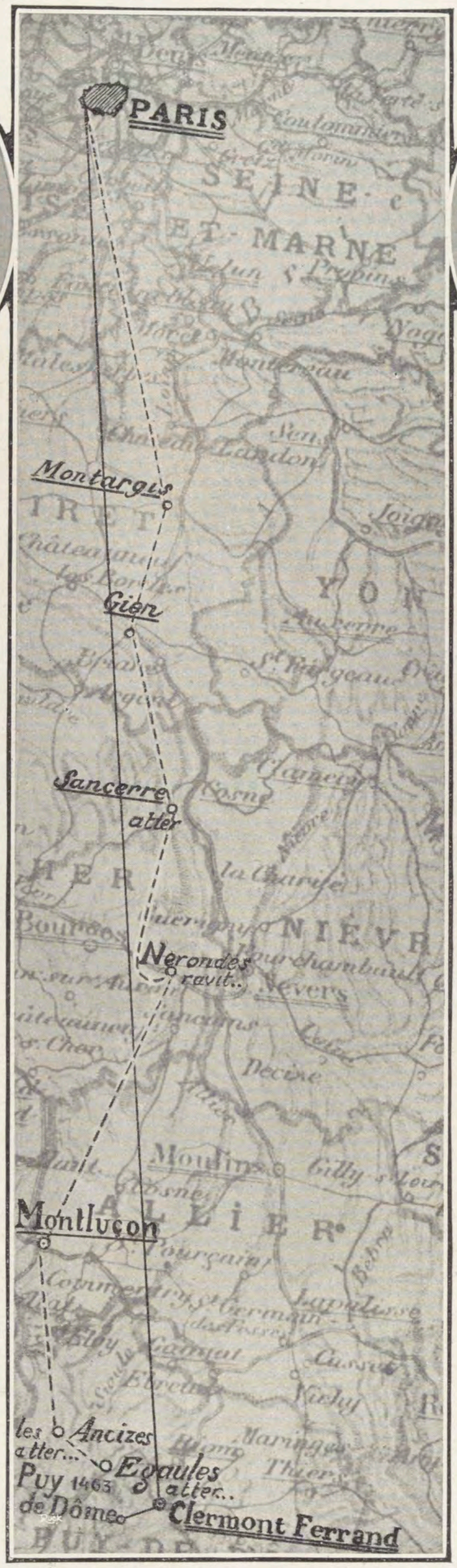
La plus belle performance qui ait été accomplie jusqu'à ce jour en aéroplane vient d'être réalisée par Weymann, qui, en compagnie d'un passager, M. Fay, a couvert la distance Paris-Volvic, 480 kil. environ, en 7 heures, manquant de peu le Prix Michelin.

Mon premier vol comme passager date des derniers jours du meeting de Reims 1910, où Weymann, fatigué de faire seul de la totalisation, me demanda de l'accompagner dans sa ronde incessante autour des pylônes. Cinquante minutes après, je descendais enchanté, n'ayant eu à aucun moment une sensation de crainte.

Cette première impression ne tarda pas à se modifier, et lors de mon second vol, au camp de Châlons, je ressentis une émotion beaucoup plus vive, peut-être à cause de la plus grande hauteur atteinte, peut-être aussi parce que je fis connaissance avec les remous que j'ignorais jusqu'alors. Peu après, Charles Weymann, qui jugeait mon entraînement insuffisant, et qui savait, pour l'avoir essayé au cours des expériences continuelles qu'il tente, quelle puissante impression produisent à grande hauteur des virages très courts et très inclinés, me donna un échantillon de ce mode de voler qui me fit tout l'effet qu'il en attendait ; cependant, je réussis à contrôler entièrement mes nerfs, et quoique nous fussions arrivés à passer dans notre propre remous, ce qui nous contraignit à un vol plané très accentué, je me gardai bien de dire un mot. Satisfait de l'expérience, Weymann me jugea prêt à accomplir avec lui le raid Mourmelon-Buc. Le lendemain nous partions par fort vent debout et, en dépit des violents remous qui ne cessèrent de nous accabler, nous atterrissions à Buc le même soir sans incidents.

J'avais définitivement reçu le baptême de l'air, et pendant tout le trajet j'avais ressenti de puissantes émotions, ne pouvant me défendre d'un sentiment de respect et d'admiration pour l'appareil qui nous portait et pour le pilote qui en était le maître. Après un court repos, mon ami Weymann m'informait mardi soir que le lendemain nous devions tenter le grand raid « Paris-Clermont ». Et en effet, le lendemain matin, malgré un ciel incertain et les indications reçues téléphoniquement du Puy-de-Dôme, nous quittions l'aérodrome de Buc, avec l'intention de tout faire pour remporter le glorieux trophée du Prix Michelin.

Quelques minutes après notre départ, à 11 h. 55 m. exactement, nous passions au-dessus du parc de l'Aé. C. F., et prenant la direction de Clermont nous coupions résolument à travers la campagne en suivant la ligne droite. Jusqu'aux environs de Sancerre, où nous arrivions à 2 h. 20, j'eus trop à faire pour ressentir des impressions d'aucune sorte. Acharné sur ma carte, comparant sans cesse mes repères avec ceux du terrain qui fuyait sous nous, je réussis à conserver notre direction jusqu'à cette ville, mais, à partir de là, je sentis subitement que mon pouvoir d'observation diminuait ; les lignes de la carte se brouillaient devant mes yeux, et pour augmenter encore cette confusion, due à une trop longue et trop pénible tension d'esprit, les repères devenaient plus rares. Ne pouvant plus prendre la responsabilité de la route, je priai Weymann d'atterrir pour me repérer, ce qu'il fit dans les meilleures conditions.



L'Itinéraire du raid Paris-Clermont.

La ligne ponctuée indique la route suivie par Weymann. Elle s'écarte en somme assez peu de la ligne et sans la pluie qui l'arrêta aux Ancizes, il eut pu parvenir au but.

Manuel Fay.

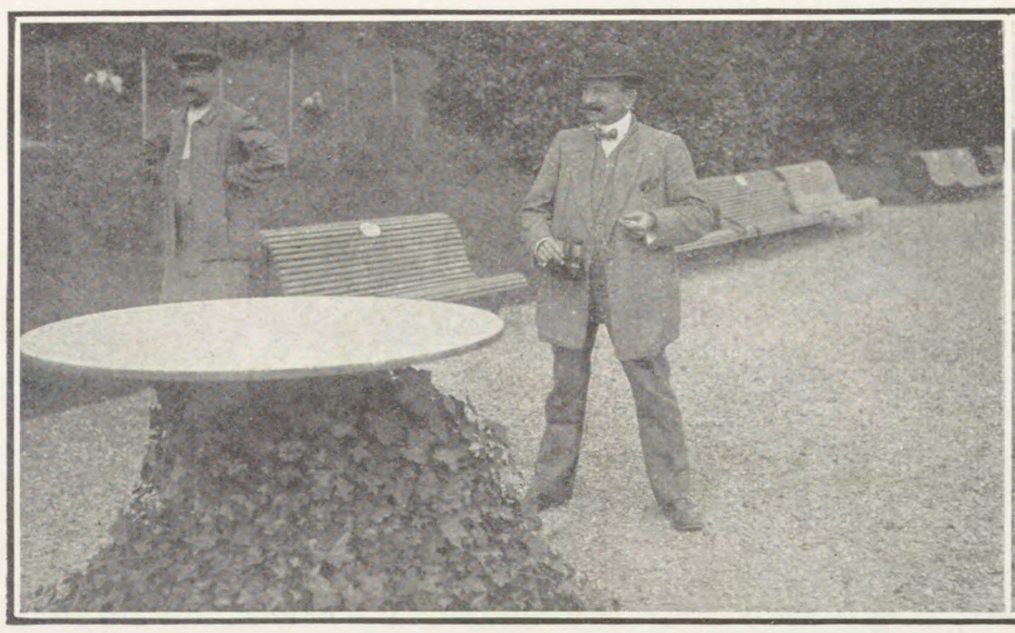
Le passager de Paris-Clermont faisait là son deuxième voyage. C'est un sportsman et un passionné de la motocyclette.

Le départ fut plus difficile ; notre champ était bordé par un précipice et l'appareil, pris de côté par le vent, s'enlevait mal : comme nous étions partis à l'opposé de notre direction je priai Weymann de tourner, et j'eus la stupéfaction de le voir trépigner de rage sur son siège, en me montrant le précipice au-dessus duquel il passait. Je compris alors que ma demande de virer dans ces conditions était pour le moins inopportune, mais j'étais trop occupé à conserver mes repères pour m'être aperçu auparavant de ces conditions critiques. Enfin la bonne direction reprise nous continuâmes à naviguer rapidement, nous portant malheureusement à quelques kilomètres à l'ouest de l'atterrissage que nous avions choisi, à Laverdines, pour notre ravitaillement. La ligne de chemin de fer de Bourges à Nevers me guida et à 3 heures nous atterrissions. L'opération fut rapide et à 3 h. 5 nous repartions, mais, en passant les nombreux caniveaux qui coupent ce champ, le tube de verre qui contenait notre fil à plomb se brisa et le boulon suspendu à son fil oscillant dans le vide et se coupant peu à peu aux arêtes du tube cassé, menaça l'hélice. Weymann s'en aperçut quand nous étions déjà haut, et il m'indiqua la nécessité absolue qu'il y avait à attraper ce dangereux boulon. Après de vains efforts pour le prendre de mon siège, je me résignai à me mettre debout, et sortant sur les carlingues, me tenant aux montants, j'arrivai jusqu'au boulon, qui me resta dans la main. L'appareil, dont l'équilibre latéral était rompu, s'était, pendant le temps, fortement incliné, et une fois mon siège regagné, je sentis dans le dos le petit frisson de la peur quand elle n'est plus à craindre.

A partir de ce moment, les difficultés augmentèrent rapidement ; la brume et les nuages me cachaient une partie de l'horizon et rendaient la direction de plus en plus difficile à suivre. Je résolus de voyager à la boussole, et ayant négligé, lorsque je suivais une route connue, de faire les corrections indispensables pour voyager sûrement de cette façon,

Photographies de nos envoyés spéciaux.

LE RAID DE WEYMANN



Le chronométreur Richard à son poste.

La distance Paris-Clermont doit être couverte en six heures, le temps étant pris au passage au-dessus du parc de l'Aéro-Club, à Saint-Cloud.

Les mécaniciens au ravitaillement.

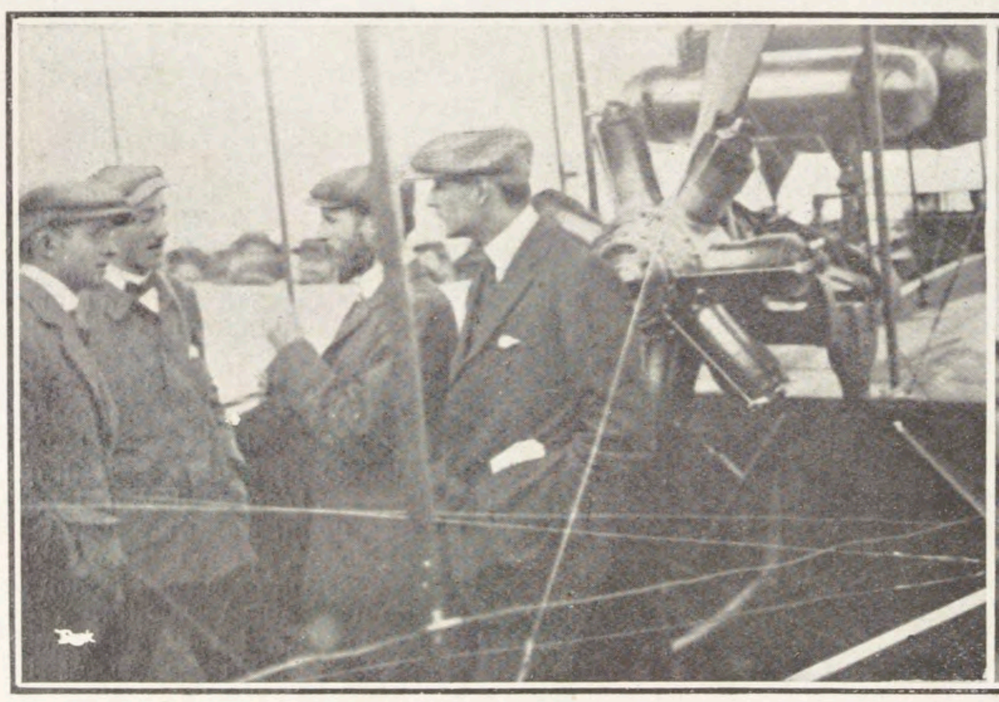
Pour éviter les pertes de temps au ravitaillement, H. Farman avait fait placer l'essence et l'huile de ricin dans des boîtes à lait.

L'attente au Puy-de Dôme

Les Clermontois étaient venus nombreux au Puy-de-Dôme attendre l'aviateur. Malheureusement, le brouillard ne cessa de couvrir le sommet, sauf quelques rares éclaircies.

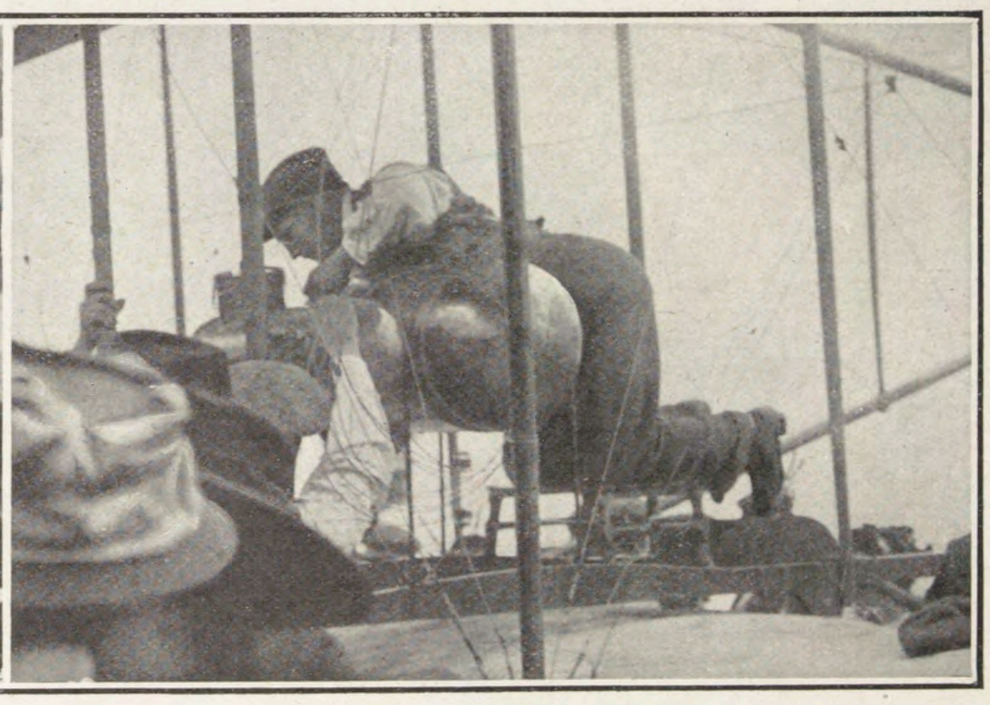
On examine les cartes.

Weymann, Fay, H. Farman et le chronométreur Sautin rétablissent sur la route l'itinéraire suivi.



Sur le terrain d'Egaules.

Envahis par la foule sur le terrain, les voyageurs et MM. Farman, Marcel Michelin et del Carril se réfugient dans le fuselage.



Weymann démonte.

Pour démonter plus vite l'appareil, tout le monde met la main à la pâte et les voyageurs les premiers.

Au départ de Buc.
Henri Farman avait tenu à vérifier lui-même l'appareil de Weymann,

nous fûmes victimes de la dérive du vent et de l'erreur due aux influences magnétiques, qui, se trouvant malheureusement dans le même sens, nous firent faire avec notre direction un angle considérable.

Au-dessus de Montluçon, où nous arrivions bientôt, définitivement perdus, nous atterrissions à nouveau. Renseignés sur notre situation par M. Hugues le Roux, qui passait par hasard en automobile, nous piquions droit dans la direction des monts Dôme, qu'une brume épaisse et noire nous cachait entièrement.

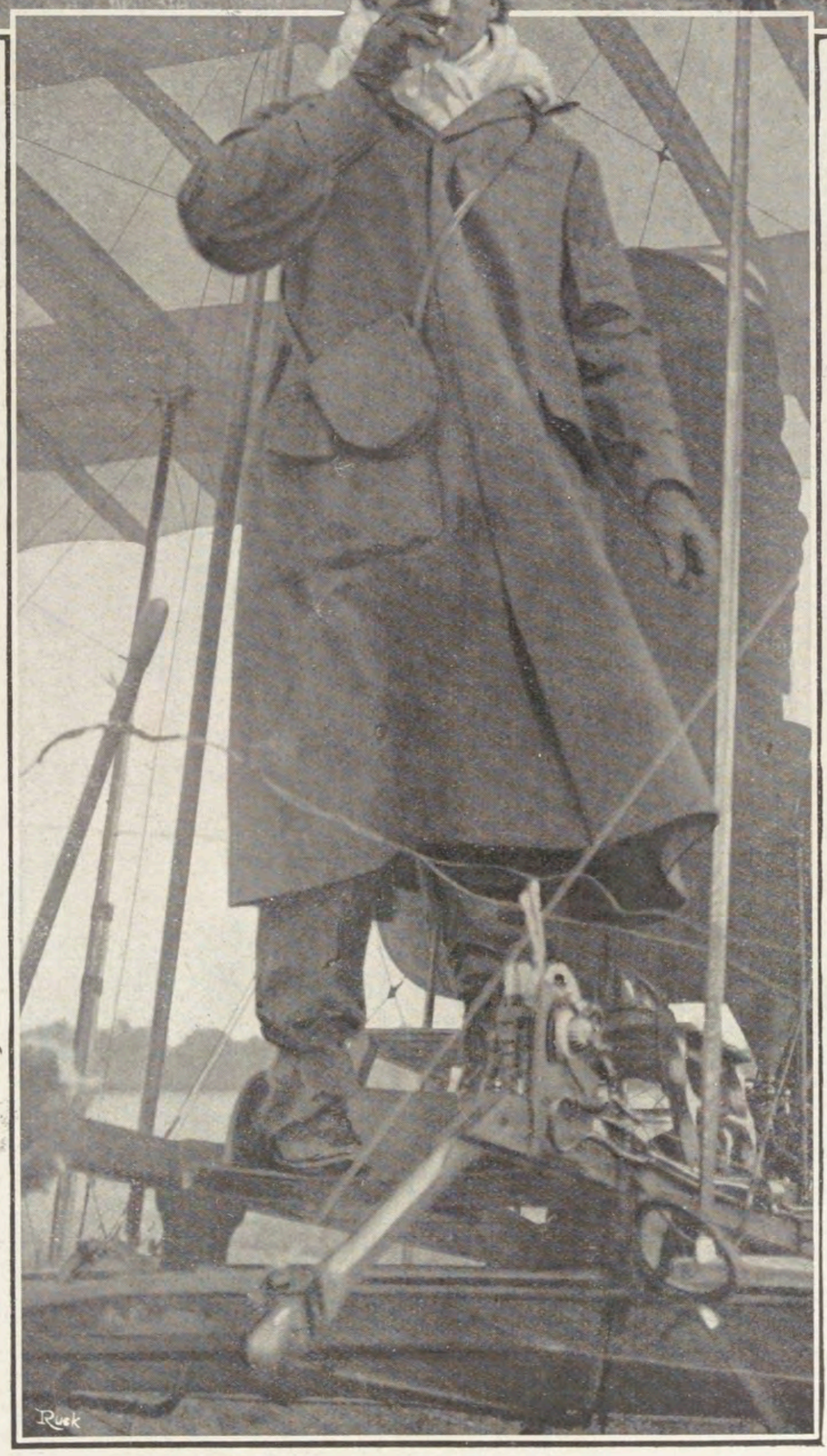
Nous passâmes dans cette partie du voyage au-dessus de crevasses profondes où roulaient des torrents, d'un enchevêtrement de vallées et d'un chaos de sommets. Nous voyagions à une altitude de 1.100 mètres, nous trouvant parfois à une centaine de mètres seulement au-dessus de crêtes déchiquetées où aucun atterrissage n'eût été possible. Tantôt voyageant dans un calme absolu et tantôt brutalement secoués par les dangereux remous accourus des vallées, nous suivions cependant la bonne direction et parfois, dans les déchirures des nuages, nous apercevions la chaîne des Dômes; il nous restait 50 minutes pour atterrir dans les délais, mais notre espoir de triompher devait être de courte durée : complètement enveloppés par les nuages vers lesquels nous avancions, n'y voyant plus rien, pris en outre par la pluie, nous dûmes atterrir dans un champ, sur le petit plateau qui porte le village des Ancizes. Nous étions à 20 kilomètres du but et il nous restait 41 minutes pour l'atteindre. Hélas! nous ne pouvions songer à repartir, le ciel complètement obscurci et la pluie qui tombait à torrents nous en empêchaient. Pendant 1 h. 1/4, nous avons assisté à ce lugubre spectacle. Je me sentais, plus vivement que Weymann, désespéré de devoir renoncer à la réussite si près du but. Cependant, quoique très calme d'apparence, mon ami devait lui aussi souffrir, car pour l'honneur du sport, simplement, et au mépris de la plus ordinaire prudence, il repartait à 6 h. 1/2 dans un ciel menaçant, au milieu de l'ombre, avec un appareil alourdi par la pluie, ce qui faillit, lors du départ, le faire capoter en passant une haie d'arbustes, derrière laquelle se trouvait une profonde coupure. D'un effort, Weymann cabra l'aéroplane qui fit un saut, le train d'atterrissage frôla la haie; nous étions au-dessus du précipice. Il réussit néanmoins à reprendre un peu de hauteur, pendant que le vent de notre course séchait les surfaces. Cependant la nuit tombait rapidement; à 7 h. 1/4 les différences de niveaux n'étaient plus visibles et notre appareil me semblait un vaisseau fantôme isolé dans la nuit sur une mer immense et monté par nous seuls. Cependant, Weymann louvoyait, cherchant un atterrissage au milieu de tous ces pics dans la nuit noire.

Après avoir fait plusieurs tours qui allaient en s'agrandissant, mon ami aperçut une place plus claire; il piqua et, reconnaissant une étroite bande de terrain favorable, il atterrit dans un champ d'avoine fraîchement coupée.

Notre voyage était terminé, et je dois arrêter là mon récit, mais je ne puis m'empêcher de vous conter notre arrivée à Clermont dans un train de marchandises. Nous dormions sur des plaques de fonte, quand nous fûmes réveillés par les envoyés de M. Michelin : MM. Hourst et Nuger. Nous étions à Clermont.

Et maintenant toutes les sensations si intenses, quelquefois si pénibles que j'ai ressenties au cours de ce voyage, je me les rappelle avec joie et je suis prêt à les affronter de nouveau. J'ai d'ailleurs une inébranlable confiance aussi bien en Weymann qu'en son Farman, et j'espère, au cours d'un prochain essai, pouvoir les servir plus utilement que lors de ce raid.

MANUEL FAY.



Weymann à Néronde.
Il s'en fallut de peu que dès sa première tentative, Weymann remporta le Prix Michelin. Ce n'est que partie remise. Détails techniques : Biplan H. Farman. Magnéto Bosch.

Les adieux.
avant le départ. Il adresse ici à son pilote les dernières recommandations.

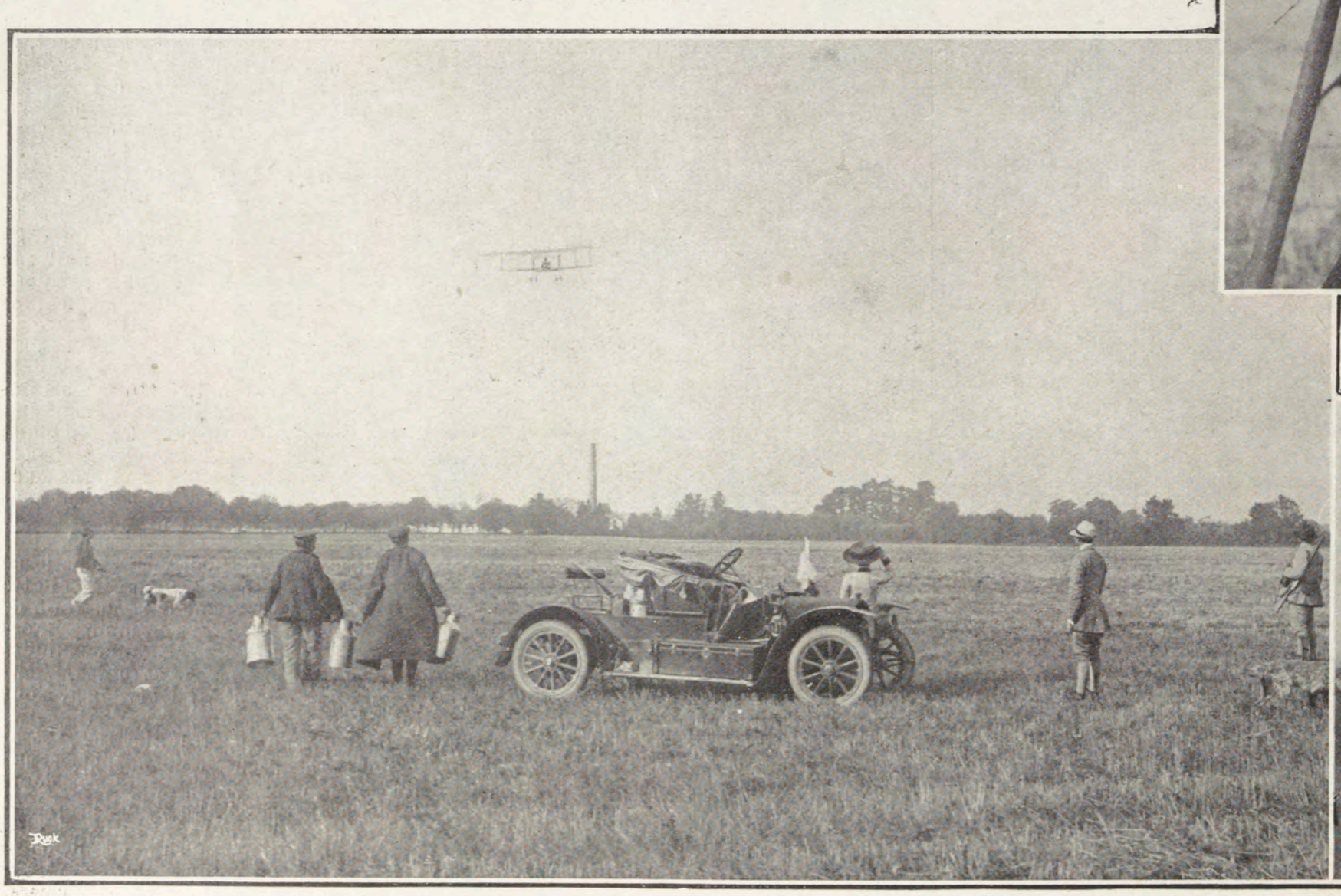
WEYMANN MANQUE DE

Le départ de Buc.

Weymann avait amené, la semaine précédente, son appareil de Mourmelon à l'aérodrome de Buc, où il l'avait remisé dans un des hangars de Maurice Farman. C'est de là qu'il partit le mercredi à 11 h. 45 du matin.

Weymann et h

Parti pour essayer de remporte
Weymann a échoué de peu, c



Le départ à Nérondes après le ravitaillement.

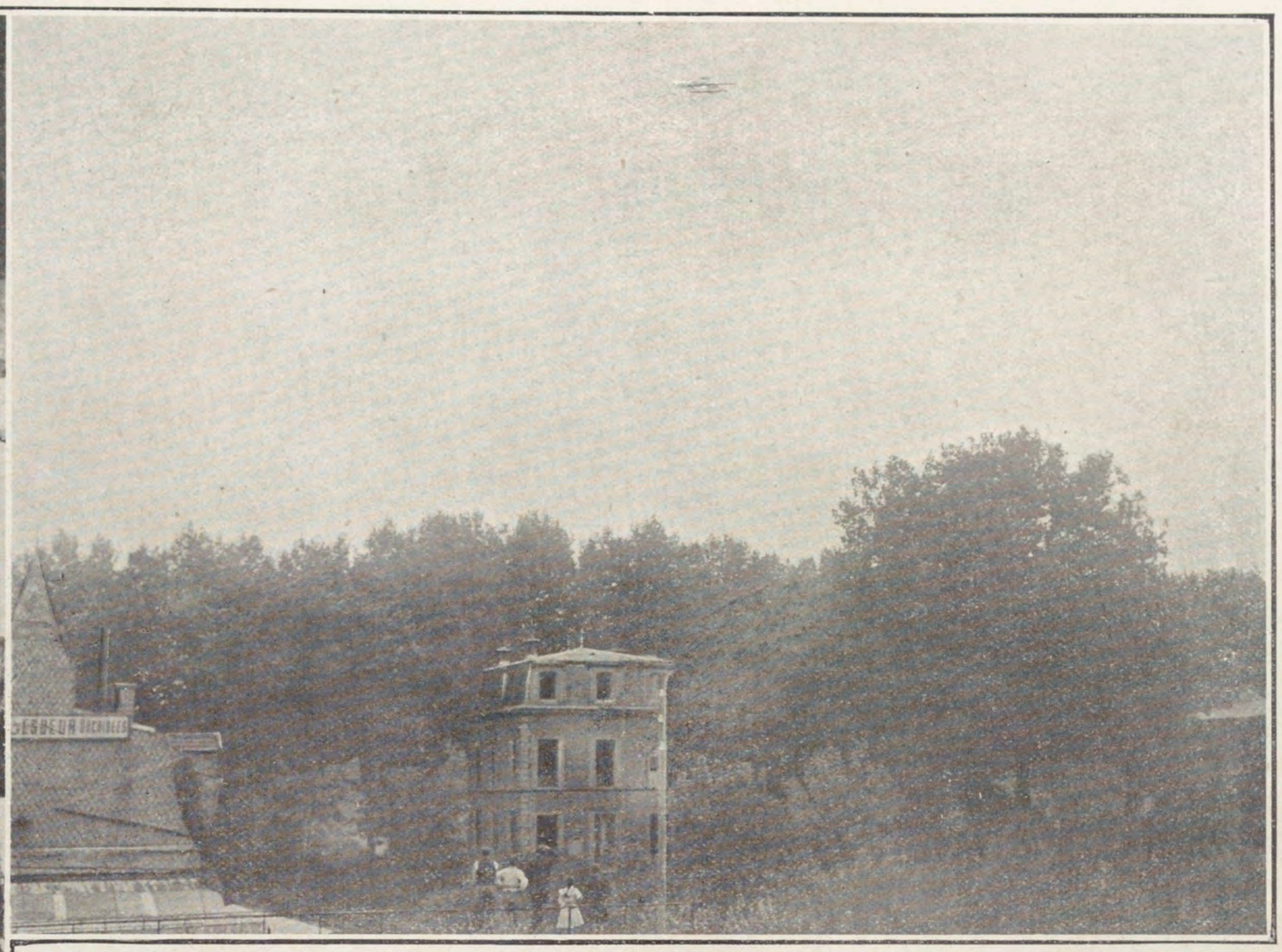
Un point de ravitaillement avait été choisi à mi-route de Paris à Clermont, entre Nérondes et Laverdines. Arrivé à 3 heures, Weymann s'éleva contre le vent et disparut rapidement à 3 h. 5 m., après s'être ravitaillé en essence et en huile et avoir avalé quelques verres de champagne.

Sur le t

Après avoir tournoyé pendant quel
terrain d'atterrissage praticable près
à vol d'oiseau du Pu

Photographies de nos envoyés spéciaux.

EU LE PRIX MICHELIN



Le passage au-dessus de la ligne.

Le temps de l'aviateur est pris au passage d'une ligne fictive traversant le terrain de l'Aéro-Club à Saint-Cloud. Weymann la franchit à 11 h. 59 m. Il devait donc arriver au sommet du Puy-de-Dôme avant 5 h. 59.

vit aillement.

0.000 francs du Prix Michelin, ar le brouillard et la pluie.

d'Egaules.

mps, Weymann finit par trouver un gare de Volvic, à Egaules, à 4 kilom. Dôme. Il était 7 h. 1/2.

Avant l'atterrissage.

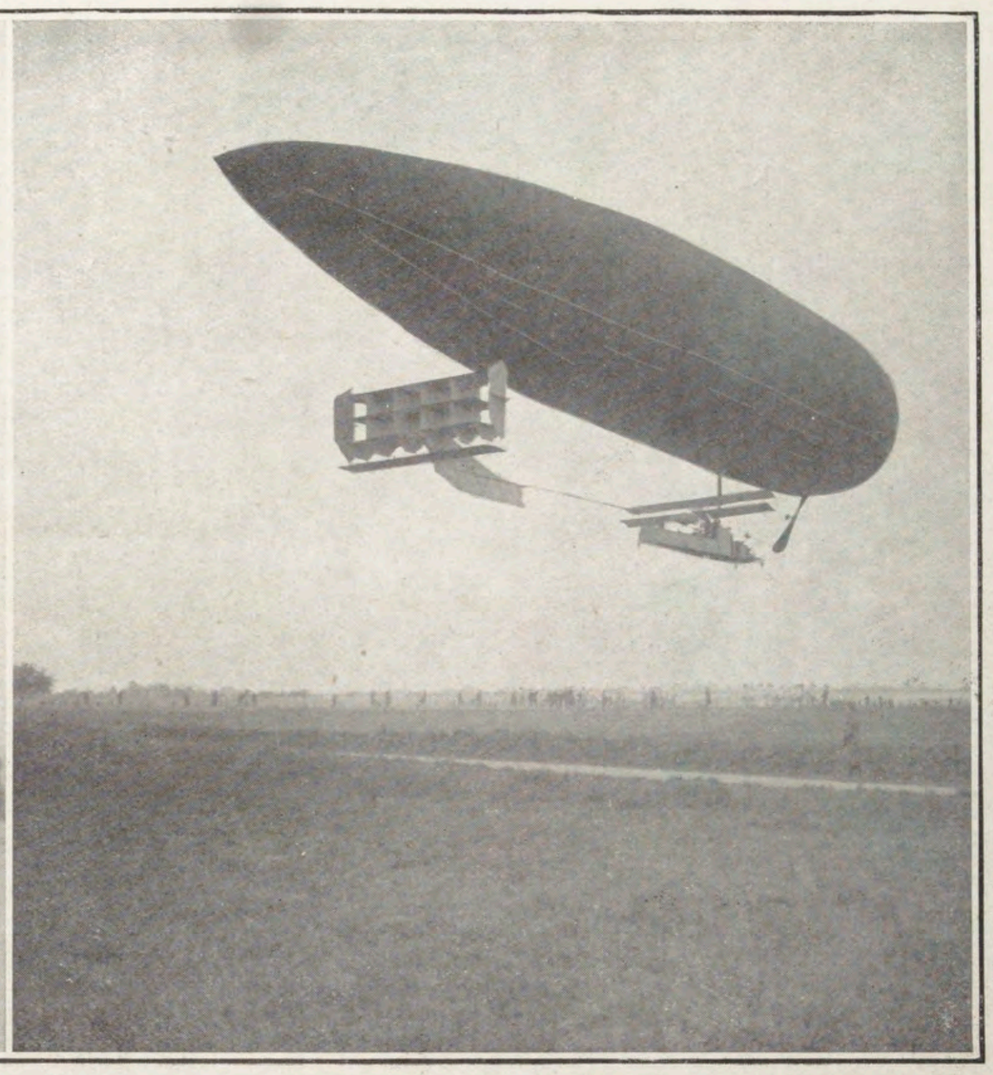
Descendu aux Ancizes, pour demander sa route, Weymann erra jusqu'à la nuit au-dessus de la région montagneuse qui s'étend à l'ouest du Puy-de-Dôme, à la grande surprise des habitants qui ne s'attendaient guère à le voir passer par là, et qui se précipitèrent hors de leurs maisons.

Photographies de notre envoyé spécial.

LES DIRIGEABLES AUX MANŒUVRES

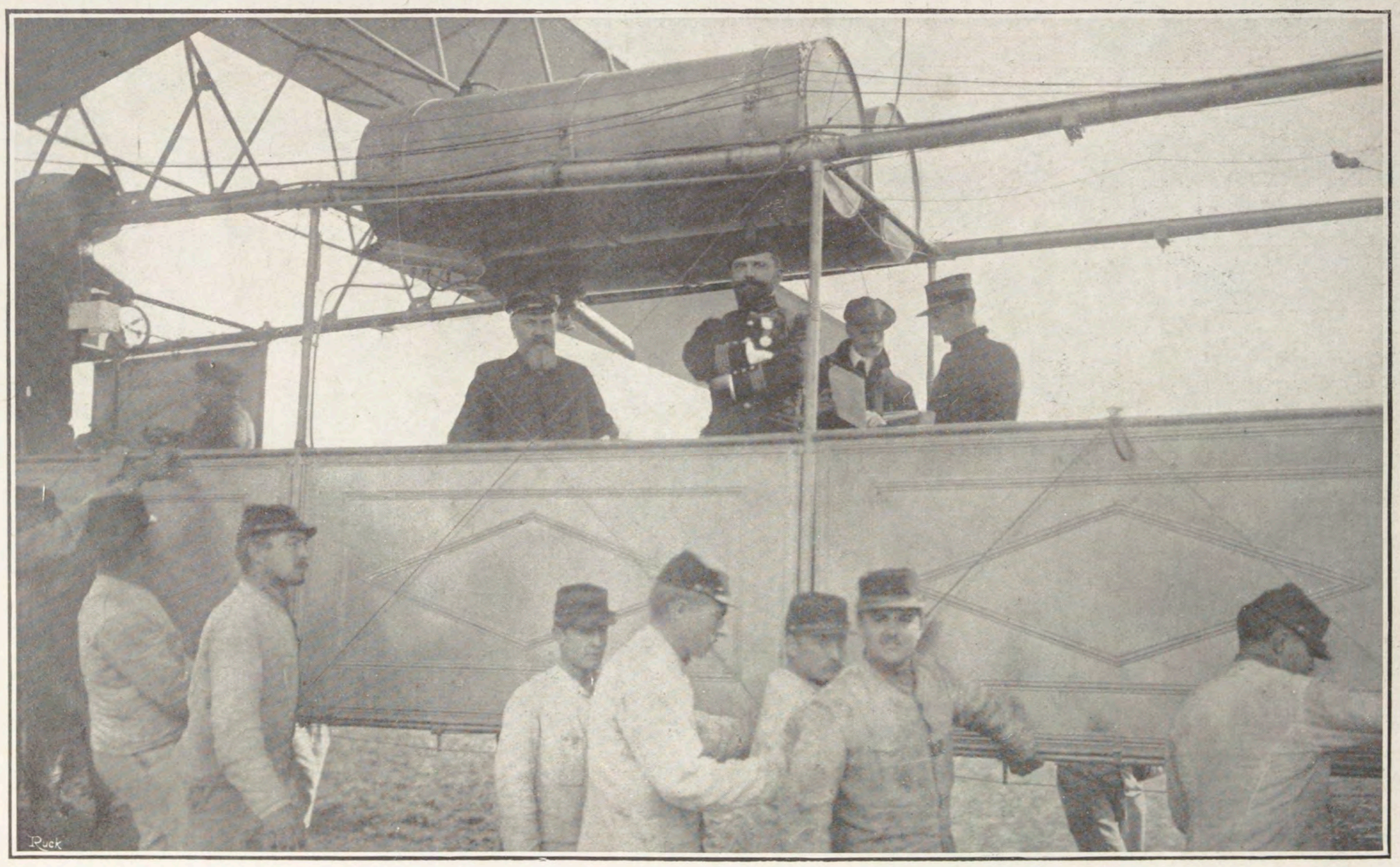
Les dirigeables aux manœuvres

Ce hangar, qui mesure 100 mètres de long sur 29 mètres de haut et 18 mètres de large, peut-être monté en dix heures par 110 hommes. Il revient à 200.000 francs.



L'arrivée du *Bayard-Clément*.

Parti de Lamotte-Breuil à 9 h. 1/4, le gigantesque dirigeable atterrit à Briot-Aviation à midi 10, après s'être constamment tenu en rapport avec le général en chef par la télégraphie sans fil. Toiles Continental.



Les passagers du dirigeable.

Huit personnes avaient pris place dans la nacelle du dirigeable pour le voyage de Compiègne aux manœuvres. Le lieutenant Tixier, pilote, les commandants Ferrier et de Gonsac, l'adjudant Baudry, les mécaniciens Delassère et Vieillard, M. Clément et son ingénieur M. Sabattier.

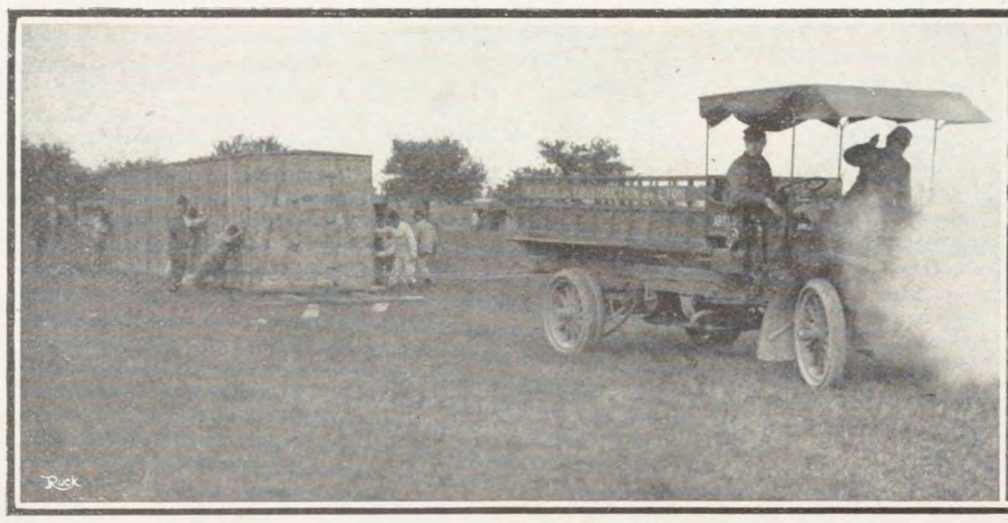
LES AVIATEURS AUX MANŒUVRES

LE SAPEUR LATHAM PRÉSENTÉ AU GÉNÉRAL MICHEL

L'excellent aviateur, qui avait été réformé, a demandé à être réintégré dans l'armée, où il a été admis comme simple sapeur. Il a amené son monoplan de Mourmelon à Briot-Aviation après avoir couché à Fontenoy. Très entouré dès son arrivée, Latham a été présenté aux différents officiers généraux et en particulier au général Michel, directeur des manœuvres, qui a bien l'intention d'utiliser les services du sapeur aérien.

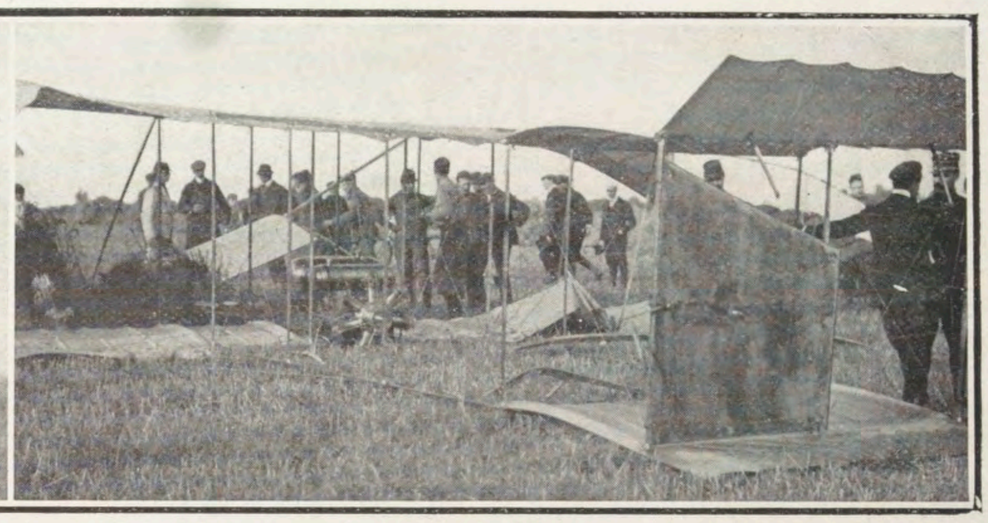
Photographies de notre envoyé spécial.

LES GRANDES MANŒUVRES DE L'AIR



Arrivée d'un oiseau en cage.

La plupart des aéroplanes arrivèrent par la voie de l'air ; quelques-uns furent amenés en remorque derrière des camions automobiles.

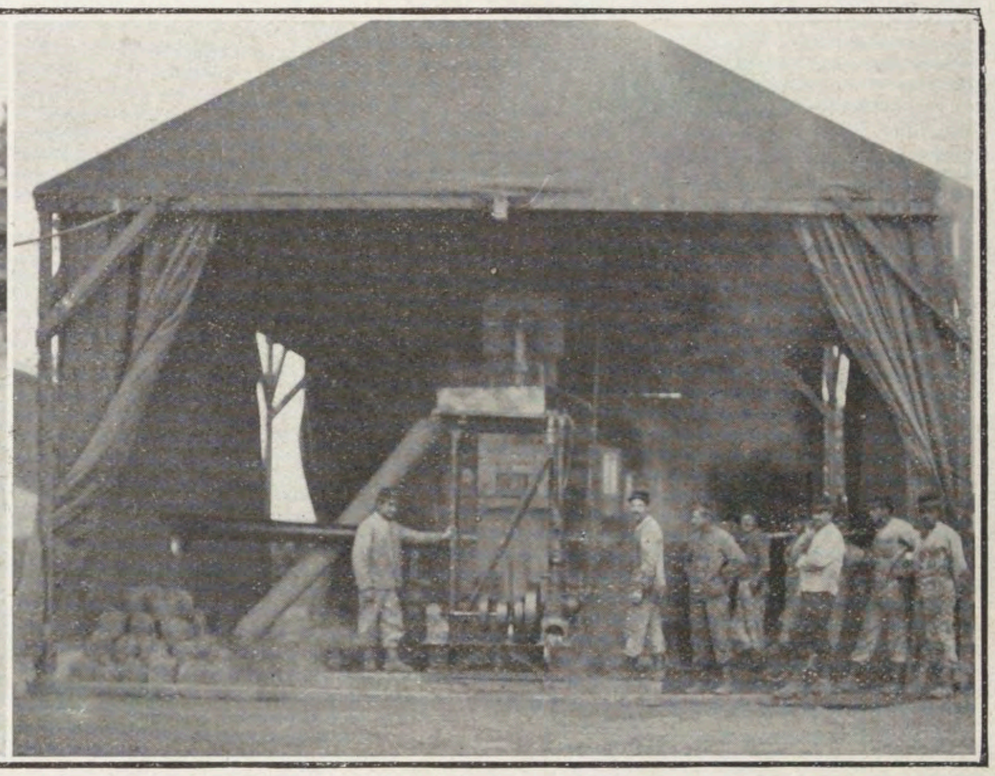


Un accident.

L'appareil de l'adjudant Ménard, renversé à l'atterrissage, fut mis fort mal en point. Le pilote et son passager s'en tirèrent sans mal.

Un groupe de grands chefs de l'aéronautique.

De gauche à droite le général Maroy, le lieutenant-colonel Bouttieaux, le commandant Voyer, le colonel Hirschauer, le commandant Labadie.



L'usine à hydrogène.

Des essais de fabrication de l'hydrogène par un nouveau procédé, l'action de la soude caustique sur le ferro-silicium ont été faits en Picardie.

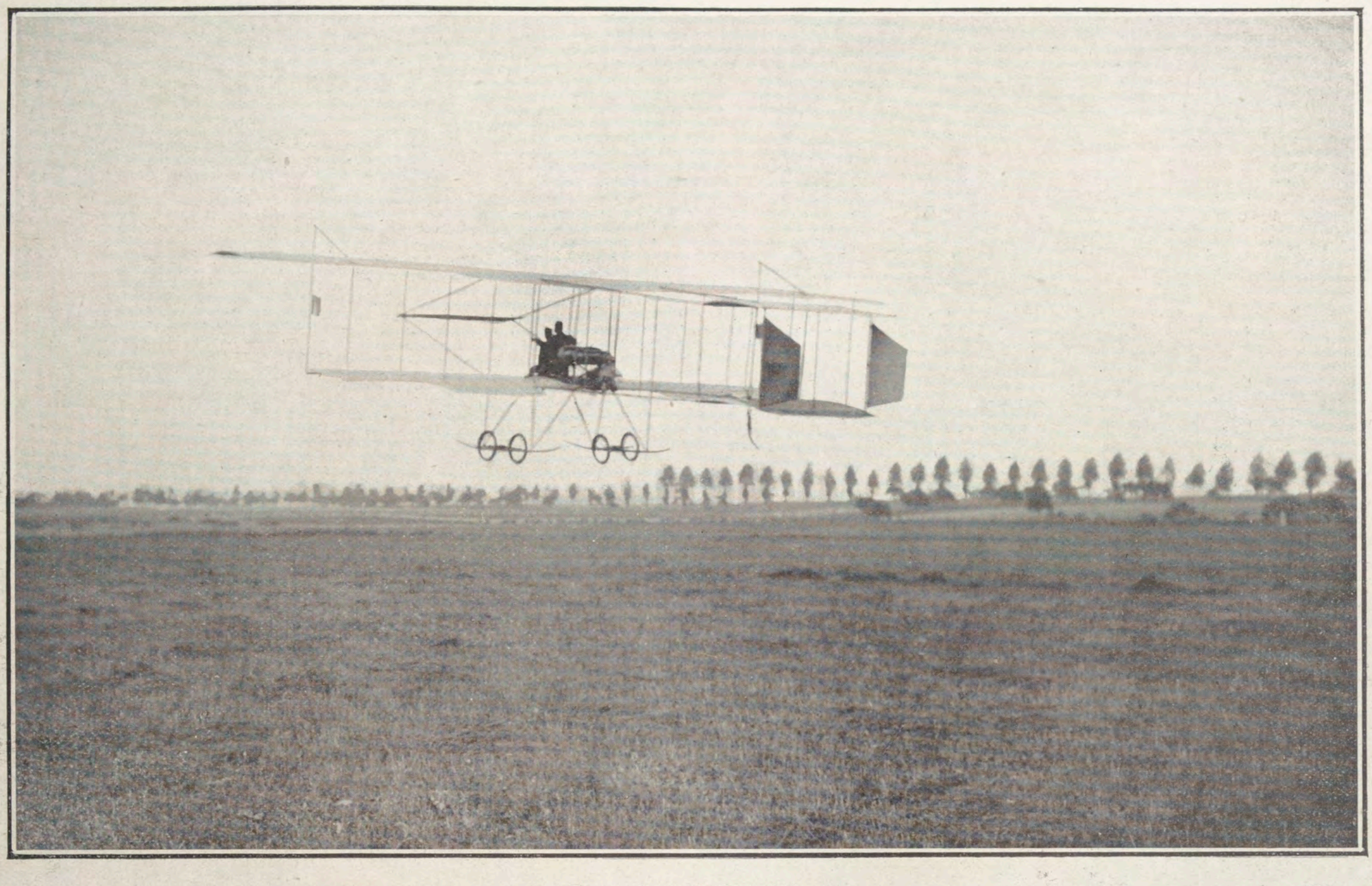
A l'arrivée de Bréguet.

Bréguet, venu de Douai avec le capitaine Madiot comme passager, est félicité à son arrivée par le général Journé.

On essaie le moteur de Ménard.

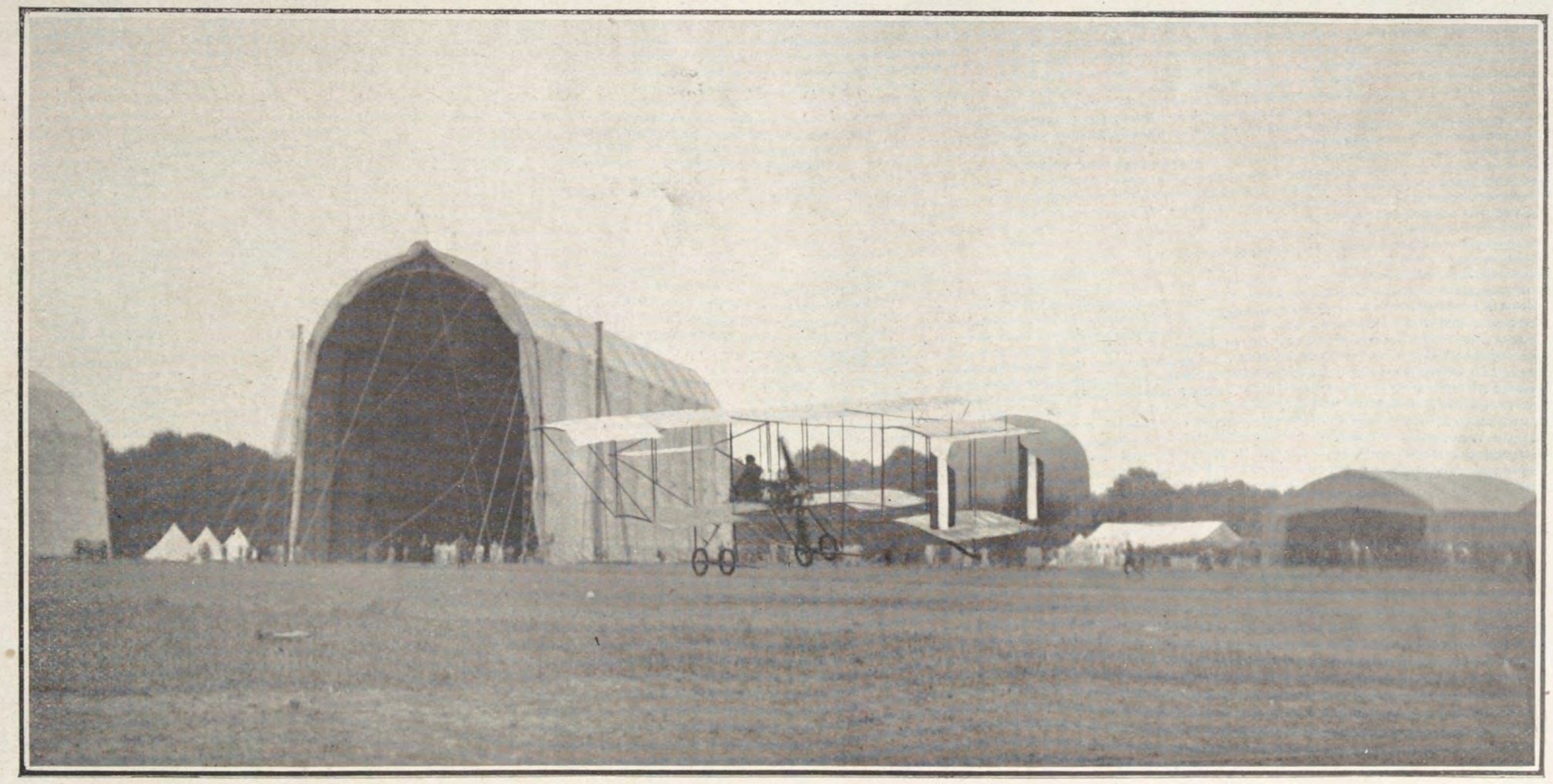
Devant son appareil, l'adjudant Ménard, puis l'enseigne de vaisseau Conneau, les capitaines Hugoni et Balensi.

LES AÉROPLANES AUX MANŒUVRES



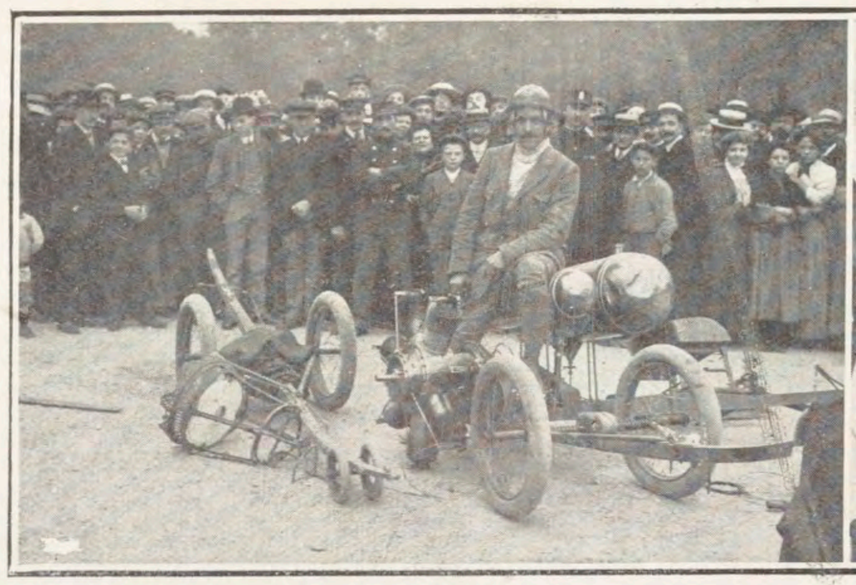
Le départ de l'adjudant Ménard.

L'adjudant Ménard, ayant à bord le capitaine Hugoni, avant de quitter Grandvilliers pour rejoindre Poix, où se trouve son quartier général, faisait un tour d'essai. Gêné par le public pour son atterrissage, il dut descendre brusquement dans un champ voisin où il se retourna, brisant son aile gauche, mais sans aucun mal pour lui et son passager.



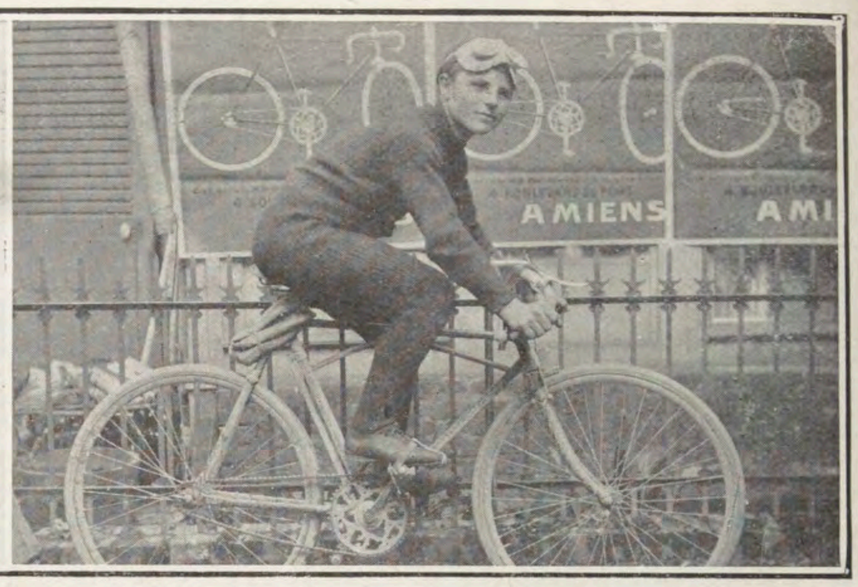
L'arrivée de l'appareil de Paulban, monté par Caillet.

Ce n'est pas une des moindres curiosités de ces grandes manœuvres que la venue de tous ces grands oiseaux de tous les points de la France en ce coin de Picardie. Le sous-lieutenant Paulhan fit amener de Buc son appareil, par son mécanicien Caillet. Détail technique : Magnéto Bosch.



L'aviateur Parisot, le vainqueur du Prix Déjardin, a eu la malencontreuse idée de descendre en aéroplane place des Invalides; gêné par le public, il atterrit un peu brusquement, renversant deux réverbères.

Abbins, champion des Caf'-Conc', traverse la piste de Buffalo sur un fil aérien.

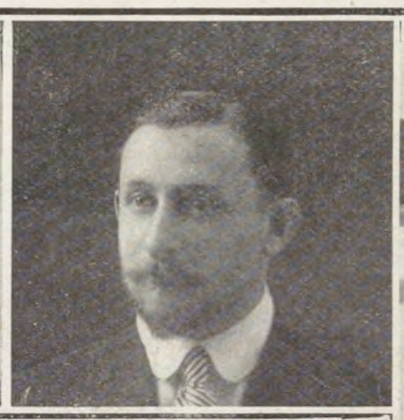


Ch. Kempgen, vainqueur de la course Amiens-Tréport, couvrant les 80 kilomètres en 2 h. 58 m. malgré un fort vent debout : cette épreuve a remporté le plus vif succès. (Phot. Vulga).

Le premier Japonais ayant obtenu son brevet de pilote-aviateur, le capitaine du génie, Tokuyana.

Moisant et le chat mascotte qui l'accompagna dans la dernière étape du raid Paris-Londres.

Mlle Dutrieu, qui racontera, dans le numéro de Femina *du 1er octobre, son voyage aérien au-dessus de Bruges.*



Le Dr Jacques de Poliakoff, qui vient d'être nommé chevalier de la Légion d'honneur.

Simon, qui s'est classé premier du Prix de Totalisation au meeting d'aviation de la Baie de la Seine, couvrant 1.226 kil. 600.

Mlle Marvingt, la première femme qui ait volé sur Antoinette, va bientôt obtenir le brevet de pilote-aviatrice.

Philippe, le vainqueur du Grand Prix municipal sur route, couvrant les 150 kilomètres en 5 h. 13 m. 43 s.

Résultats sportifs du 7 au 11 Septembre.

AÉRONAUTIQUE

MERCREDI 7 SEPTEMBRE. — Meeting du Havre. — *Prix de la totalisation des distances :* 1. Simon, 1.226 kilom. 600; 2. Latham, 1.066 kilom. 800. — *Prix de la plus grande distance en un vol :* 1. Latham, 112 kilomètres au Havre, 123 kilomètres à Deauville. *Prix de la hauteur :* 1. Morane, 2.582 mètres. — *Prix de la vitesse :* 1. Morane, 12 m. 48 s. — *Prix des passagers :* 1. Wienceiers, 60 kilom 800. — *Prix de la traversée de la Baie de la Seine :* 1. Latham, 16 traversées en 3 h. 34 m. 36 s. 1/5.

MERCREDI 7 SEPTEMBRE. — Clermont-Ferrand. — L'aviateur Weymann, parti à 11 h. 58 m 59 s. de Saint-Cloud avec un passager pour tenter le prix Michelin, atterrit près de Volvic à 7 heures, couvrant 420 kilomètres.

JEUDI 8 SEPTEMBRE. — Issy-les-Moulineaux. — L'aviateur Chavez bat le record du monde de la hauteur, s'élevant à 2 562 mètres.

DIMANCHE 11 SEPTEMBRE. — Grandvilliers. — Le dirigeable *Clément-Bayard* et les aviateurs militaires Latham, Paulhan, Breguet, Caillet, arrivent pour prendre part aux manœuvres de Picardie.

ATHLÉTISME

DIMANCHE 11 SEPTEMBRE. — Natation. — Joinville-le-Pont. — La course de six heures est gagnée par Ch. Hanouet, avec 14 kilom 985 m.; 2. Michel, 14 kilom. 330; 3. M. Lavogade, 13 kilom. 520.

DIMANCHE 11 SEPTEMBRE. — Parc des Princes. — Championnats de France professionnels d'athletisme. — *100 mètres plat :* 1. R. Fizour (C. S F.), 11 s. 1/5. — *400 mètres plat :* 1. Courbet (U. A. P.), 54 s 4/5. — *800 mètres plat :* 1. Courbet (U. A. P.). 2 m. 6 s. 3/5. — *1.500 mètres plat :* 1. E Neveu (C. S. F.), 4 m. 25 s. 4/5. — *Saut en hauteur :* 1. Télard (A. C. A.), 1 m. 60. — *Saut en longueur :* 1. Roberts (C. C. F.), 6 m. 06. — *Saut à la perche :* 1. A Vauconsant (A. C. A.), 2 m. 70. — *Lancement du disque :* 1. Paquette (C. S. F.), 29 m. 97. — *Championnat de l'heure :* 1. Bouchard S. C. P.), 17 kilom. 792 m.

DIMANCHE 11 SEPTEMBRE. — Aviron. — Côme. — Le match a huit rameurs entre Paris et Milan revient aux Parisiens par trois longueurs.

CYCLISME

DIMANCHE 11 SEPTEMBRE. — Buffalo. — *100 kilomètres derrière tandems humains :* 1. Berthet, en 2 h. 5 m. 14 s. 4/5; 2. Lapize, à 1 tour et 100 mètres; 3. Broco à six tours. — *Course de 20 kilomètres derriere motocyclettes :* 1. Pétard, en 17 m. 54 s. 2/5.

DIMANCHE 11 SEPTEMBRE. — Vincennes. — Le grand Prix municipal sur route est gagné par Emile Philippe (S. C. A.), qui couvre les 150 kilomètres en 5 h. 13 m. 43 s. — *Championnat de la Seine* (demi-fond 50 kilom.) : 1. Elion (C. A. S. G.), en 1 h. 13 m. 8 s. ; 2. Cordelle (V. C. L.), a 2 tours.

DIMANCHE 11 SEPTEMBRE. — Roubaix. — *Course de 100 kilomètres derrière motocyclettes :* 1. Lavalade; 2. Parent; 3. Luycken.

DIMANCHE 11 SEPTEMBRE. — Marseille. — *Course de 25 kilomètres derrière motocyclettes :* 1. Darragon. — *Course de 15 kilomètres derriere motocyclettes :* 1. Nat Butler. — *Belle* (10 kilomètres) : 1. Nat Butler.

HIPPISME

MERCREDI 7 SEPTEMBRE. — Chantilly. — *Prix de Bois-Roussel* (2.400 mètres, 10.000 francs) : 1. Moulins La Marche, a M. J. Lieux (O'Neill); 2. Ronde de Nuit; 3. Frère Luce. — P. M. : gag., 31 francs; pl., 12 fr. 50, 11 fr. 50. — *Prix de Villiers* (2.400 mètres, 10.000 francs) : 1. Grand Seigneur, au marquis de Ganay (O'Neill); 2. Parentis; 3. Le Givre II. — P. M. : gag., 32 fr. 50; pl., 23 francs 42 fr. 50.

DIMANCHE 11 SEPTEMBRE. — Chantilly. — *Prix La Rochette* (poulliches, 1.100 mètres, 20.000 francs) : 1. Brume, à M. W.-K. Vanderbilt (O'Neill : 2. Nectarine; 3. Blina II. — P. M. : gag., 142 fr. 50; pl., 19 francs, 36 fr. 50, 12 fr. 50. — *Prix La Rochette* (poulains, 1.100 mètres, 20.000 francs) ; 1. Manfred, a M W.-K. Vanderbilt (O'Neill); 2. Forio; 3. Granite. P. M. : gag., 14 fr 50, pl. 13 fr., 59 fr. — *Prix Jouvence* (1.800 mètres, 12 000 francs) : 1. Brinon, à M. J. Darras (A. Woodland); 2. Chamœrops; 3. Eglantine. — P. M. : gag , 61 francs; pl., 15 fr. 50, 14 fr. 50.

NOTRE GRAND CONCOURS DES ORIGINAUX

Suite de la liste des lauréats

Chacun des concurrents dont les noms suivent recevra à domicile, en port dû, dans le courant d'octobre, l'original (non encadré, si le lot des encadrés est épuisé) auquel il a le droit et qui aura été désigné par le jury.

69 lettres : Mme de Fromentel. Haybrard. J. Bertrand. Hamard. Mme Paupis. A. Maillet. Mabrin. A. Gréal. Olivier. Bertin. Mme Guyenet. H. Curo. A. Voisin. G. Joly. Mlle Milon. Gabory. Mme Olivier. Mme Kaoua. E. Chamard. L. Mathieu. L. Graillot. C. Foyard. Mme Burgalat. Mme Janot. Mme Vermand. Mme Picaud. Mme Le Gouébec. E. Grima-Querry. Mme P. Wyckaert. Abel Rouget. Léonide Maillard. V. Tiby. S. de Kéry. Ar. Moros. Nathalie. Lomel. Ch. Beulard. J.-B. Beurret. M. A. Chéron. Jules Pandor. Karl Breitner. G. Cacciapuotti. H. Roulot. A. M. Goujard. B. Jusseaume. Armand Bouchère. Yves Lebreton. Am. Jehanno. J. Bravet. Bapt. Ecouchard. F. Génin. Ch. Tournoy. Vertus. Alph. Tricoup. Jean Dalfort. Gaston Vitré. Simon Simon. Robert Kahn. Vincent Plumereau. Aug. Dufourc. Val. Olsfield. M. Chassot. Raoul Barbin. Ch. Auget. Jean Laudat. Victor Held. H. Capel. Arsène Quignon. Sinoquet. Paul Hoque. Jules Chamounot. Léon Rissy. Antoine Riva. Chebroux. Louis Renon. Alfred Prouva. E. Briquenet. S. Mizery. R. Piducie. Ficelier. L. Goncourt. Gavioso. A. Bule. M. Sary. Burozier. Ch. Issada. E. Murida. Darluso. Victor Heusse. L. Sédilly. O. Leradu.

(A suivre dans le prochain numero.)

LES PRIX LA ROCHETTE A CHANTILLY

Brume Nectarine Blina II

Prix La Rochette (Pouliches, 1.100 mètres, 20.000 francs). Chantilly, 11 septembre. — L'arrivée.

Blina II, la favorite, a pris au départ une légère avance; aux tribunes, Brume et Nectarine la rejoignaient et Brume, finalement, gagnait d'une tête.

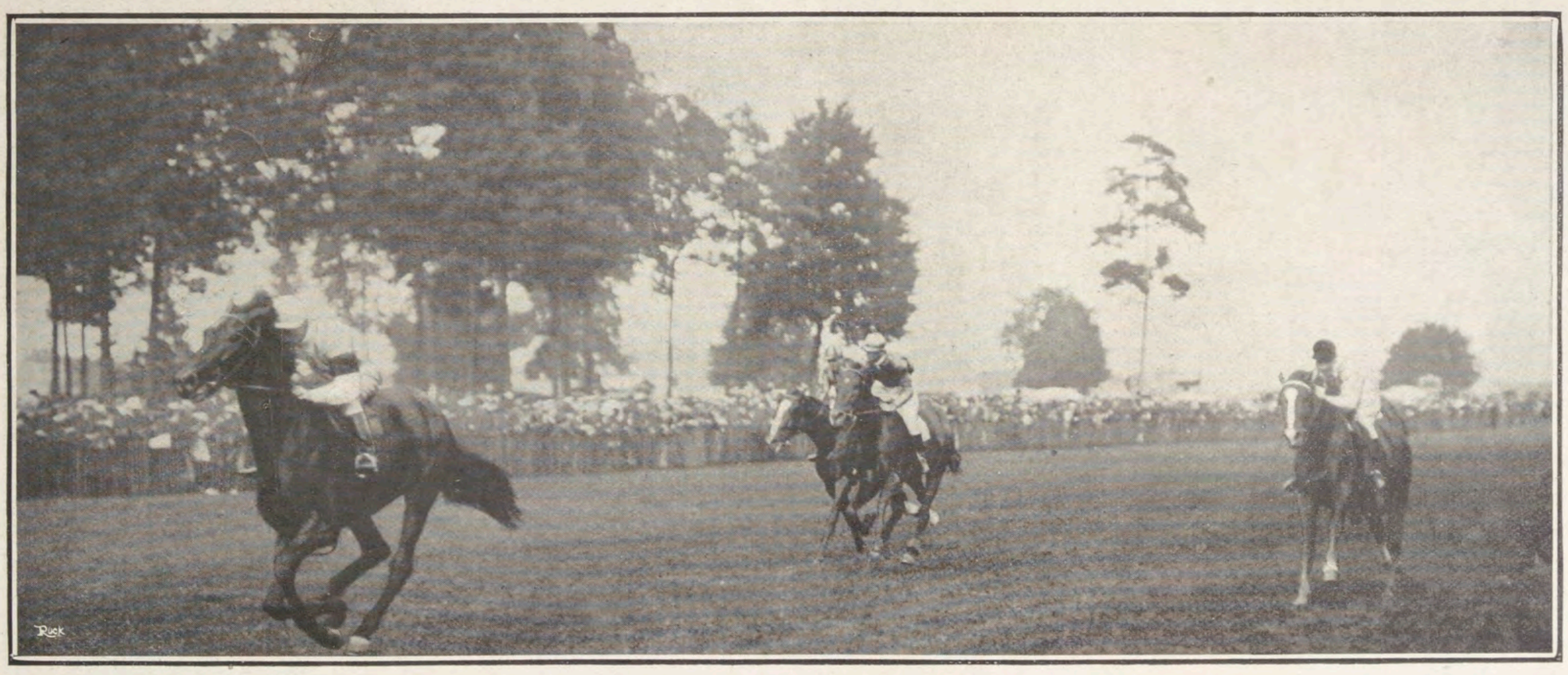
Trois fois de suite les deux manches du Prix La Rochette : celle des poulains et celle des pouliches, ont été gagnées par la même écurie. Après le succès du comte Le Marois, qui réalisait, l'automne dernier, le doublé event avec Urgulosa et Ulm, est venu, ce printemps, celui de M. Ed. Blanc, vainqueur avec Assoun II et Marsa, et enfin, dimanche dernier celui de M. Vanderbilt, dont Brume et Manfred ont porté les couleurs.

Urgulosa, l'an dernier, avait battu d'une courte tête Magali; c'est d'une tête également que Brume a battu cette année Nectarine, et la médiocrité des deux lots complète l'analyse : Urgulosa, en effet, n'a rien fait depuis lors et Magali a fait bien peu de chose; mais toutes les deux, à cette époque, avaient un prestige tout autre que les pouliches de cette année.

La meilleure de ces dernières, du moins celle qui passait pour telle avant la course, Blina II, a causé une déception complète : elle avait opposé, à Deauville, une résistance assez sérieuse et, sur la foi de cette performance, on l'avait crue un moment de bonne classe; mais il faut maintenant en rabattre. Blina II paraît briller surtout par la vitesse : elle a approché Manfred dans une course sans train; sur 900 mètres elle a battu Nectarine et aussi La Cotinais qui, tout récemment, précédait Brume; sur 1.100 elle a succombé contre Brume et Nectarine, après avoir paru longtemps les dominer. La gagnante et la runner-up, qui finissaient tout près l'une de l'autre, comme à Deauville, n'en sont pas pour cela beaucoup meilleures. Il faudra attendre une autre occasion pour juger définitivement.

Manfred a gagné la course qui avait échappé l'an dernier à Reinhart; mais, entre ce dernier et le champion de cette année, il doit y avoir une différence de classe très sensible. Le fils de Maintenon n'a pas battu grand'chose. Granite, qu'on croyait en progrès est plutôt, au contraire, un peu défraîchi et en déclin : il a été, paraît-il, ainsi que Clin d'Œil, touché par l'épidémie de toux qui vient de sévir. Après s'être maintenu avec Manfred jusqu'au poteau ordinaire, il a fléchi et s'est même laissé dépasser par Forio, qui a pris la seconde place. Ce Forio, qui débutait le mercredi précédent quatrième et dernier dans le Prix de Vallière, a couru certainement en progrès; mais que vaut exactement sa performance ? c'est ce qu'il est impossible de savoir. Il précéda d'une longueur et demie Granite, qui lui-même finit devant Kean, c'est là, semble-t-il, une bonne note. En somme, la victoire de Manfred vaut surtout par sa facilité.

STUART.

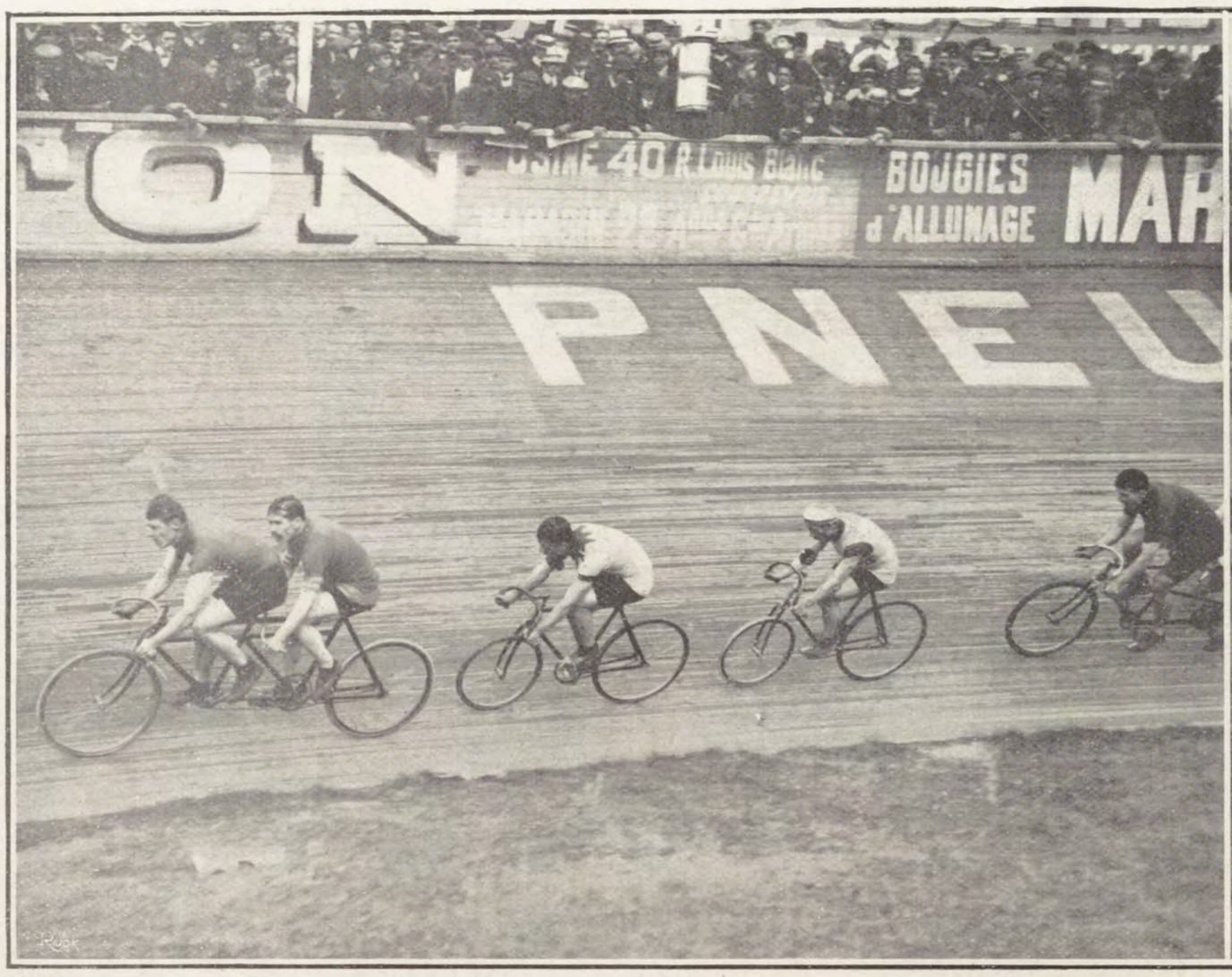


Manfred Kean Clin d'Œil Forio

Prix La Rochette (Poulains, 1.100 mètres, 20.000 francs). Chantilly, 11 septembre. — L'arrivée.

Manfred a fait preuve d'une supériorité énorme sur ses concurrents; il a mené avec Granite jusqu'aux tribunes, où il se détachait pour gagner par plus de trois longueurs; Forio prenait la seconde place.

LA COURSE DE 100 KILOMÈTRES A BUFFALO



Brocco suit la roue de Berthet.

L'épreuve des 100 kilomètres derrière tandems humains est revenue à Berthet après une course très disputée. Brocco, handicapé par plusieurs changements de machines et Georget, victime d'une chute, n'ont pu donner leur mesure. Lapize a marché très régulièrement.

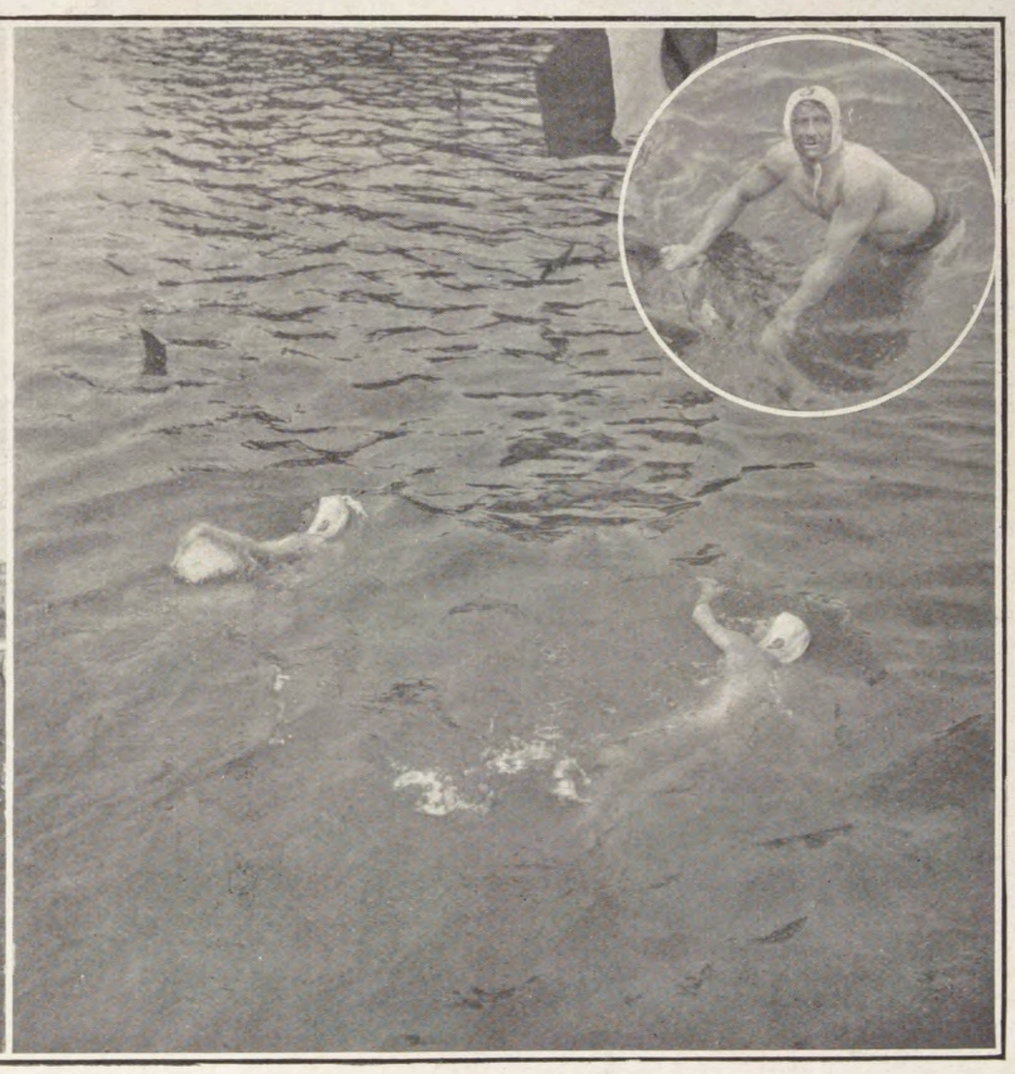
Le vainqueur Berthet.

Marcel Berthet le record man du monde de l'heure était exténué après la course. Il couvrit les 100 kilomètres en 2 h. 5 m. 34 s. 3/5 (record).

Champions professionnels — Les 6 heures à la nage

Le Championnat de l'heure.

C'est au Parc des Princes que se sont disputés les championnats professionnels d'athlétisme ; Bouchard a gagné la course de l'heure avec 17 kil. 792. Dans le médaillon, Vauconsant réussit 2 m. 70 à la perche.



Hanouet et Michel, les deux premiers.

L'épreuve des 6 heures à la nage disputée à Joinville est revenue à Ch. Hanouet, qui a couvert 14 kil. 985 ; derrière lui se classent Michel et M. Lavogade. En haut, Hanouet à sa sortie de l'eau.

Imprimerie de *La Vie au Grand Air*. Paris, H.-L. Motti. — *Le Gérant :* Camille Lecestre.